Die Entwicklung des Eisenbahnwe... in Preussen ...

Theodor Renaud


Dei
Sub Numine
Viget


O HARRASSOWITZ
BUCHHANDLUNG
LEIPZIG

Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Preußen seit dem Jahre 1888

von

Theodor Renaud,
Geh. Regierungsrat und vortragendem Rat
im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.



VERLAG VON GEORG STILKE, BERLIN NW. 7
HOFBUCHHÄNDLER SR. KAISERL. U. KÖNIGL. HOHEIT DES KRONPRINZEN
1914

Preis 2 Mark

Inhaltsverzeichnis.

Verzeichnis der Abbildungen.

Vorwort.

Der nachstehende Aufsatz ist ursprünglich geschrieben als Beitrag zu dem von den Herren Dr. von Behr-Pinnow, Prof. Dietrich und Professor Kayserling im Verlag von Georg Stilke herausgegebenen Jubiläumswerke „Soziale Kultur und Volkswohlfahrt während der ersten 25 Regierungsjahre Kaiser Wilhelms des Zweiten."

Der Aufsatz erhebt nicht den Anspruch, eine wissenschaftliche Arbeit zu sein, sondern will lediglich an der Hand eines aus amtlichen Quellen geschöpften Zahlen- und Tatsachenmaterials und unter Einhaltung der stofflichen Anordnung der amtlichen Verwaltungsberichte ein anschauliches Bild der gewaltigen und vielseitigen Entwickelung geben, die das Eisenbahnwesen in Preussen seit dem Regierungsantritt Seiner Majestät des Kaisers und Königs genommen hat.

Ich bin ersucht worden, dieses Bild durch Veranstaltung einer Sonderausgabe einem weiteren Leserkreise zugänglich zu machen. Aenderungen der ursprünglichen

Fassung sind hierbei nur in geringem Umfange vorgenommen worden. Sie waren erforderlich, weil in dem Jubiläumswerk meinem Aufsatz ein solcher des Geheimen Oberregierungsrats Schlesier über das „Deutsche Eisenbahnwesen“ vorausgestellt ist, auf den an verschiedenen Stellen der ursprünglichen Fassung Bezug genommen war. Um vollständig zu bleiben, mussten diese Verweisungen durch sachliche, dem vorgenannten Aufsatz mit gütiger Erlaubnis des Verfassers entlehnte Angaben ersetzt werden.

Berlin, im Oktober 1913.

Theodor Renaud.

A. Die Staatseisenbahnen.

Die Geschichte der preussischen Staatseisenbahnen seit dem Regierungsantritt Seiner Majestät des Kaisers und Königs trägt den Charakter einer ruhigen und stetigen, aber kraftvollen Entwicklung. Die im Jahre 1878 von dem Staatsminister von Maybach mit glücklicher Hand eingeleiteten umfangreichen Eisenbahnverstaatlichungen waren bereits 1885 abgeschlossen. Keine für den grossen Verkehr wichtige Eisenbahnlinie Preussens befand sich zu diesem Zeitpunkt mehr im Besitz Privater, und durch eine straffe einheitliche Organisation war dafür gesorgt worden, dass das neue gewaltige Staatsbahnnetz nach einheitlichen Gesichtspunkten verwaltet wurde.

Die natürliche Aufgabe der Nachfolger Maybachs, der im Jahre 1890 aus dem Amte schied, war daher die innere Ausgestaltung des Staatsbahnsystems in allen seinen Verwaltungszweigen sowie die Sorge dafür, dass die Eisenbahnen den ständig zunehmenden Anforderungen gewachsen blieben, die der unter den Segnungen einer langen Friedenszeit aufblühende Handel und Verkehr des Landes an sie stellte.

Wie die Staatseisenbahnen dieser Aufgabe gerecht wurden, wie ihre Leiter bemüht waren, sie in jeder Beziehung — in Verwaltung und Bau, im Betrieb und Verkehr — auf der Höhe wirtschaftlicher und technischer Vollkommenheit zu halten, dafür mögen die nachstehenden statistischen und sonstigen Angaben ein zwar nüchternes, aber wirkungsvolles Zeugnis ablegen.

I. Bahngebiet.

Das Staatseisenbahnnetz umfasste an Haupt- sowie voll- und schmalspurigen Nebenbahnen

am 1. April 1888	22512,98 km
am 1. April 1912	38313,80 „
Es hat sich mithin in der Zwischenzeit um oder 70,2% vergrössert	15800,82 km

Von dem Mehr sind 1249,37 km hessische und 40,63 km badische Staatsbahnen, die, insoweit sie nicht erst später erbaut wurden, durch die Staatsverträge vom 23. Juni 1896 und vom 14. Dezember 1901 mit dem preussischen Eisenbahnbesitz zu einer vollständigen Betriebs- und Finanzgemeinschaft vereinigt worden sind.

An preussischem Eisenbahnbesitz sind hinzugekommen:

a) durch Verstaatlichung von Privateisenbahnen usw .	2390,99 km[1])
b) durch Neubau	12119,83 „
zusammen	14510,82 km

[1]) Darunter der preussische Anteil der ehemaligen Main-Neckar-Bahn.

Bei den Verstaatlichungen konnte es sich naturgemäss nur noch darum handeln, durch Ankauf einzelner in Privatbesitz verbliebener Bahnen von grösserer Bedeutung das Staatsbahnnetz abzurunden. Erwähnt seien der Erwerb zweier schleswig-holsteinischer Bahnen und der Unterelbischen Eisenbahn im Jahre 1890, der Ankauf der Weimar-Geraer sowie der Saale- und Werrabahn im Jahre 1895, die Verstaatlichung der in Preussen gelegenen Linien der hessischen Ludwigsbahn im Jahre 1897 sowie der Erwerb der Marienburg-Mlawkaer, der Altdamm-Kolberger, der Stargard-Cüstriner, der Kiel-Eckernförde-Flensburger, der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und der ostpreussischen Südbahn im Jahre 1903.

Beim Bau neuer Bahnstrecken bestand das Bestreben, das Staatsbahnnetz durch Herstellung von Zweig- und Nebenbahnen zu vervollständigen und in möglichst gleichmässiger Fürsorge die wirtschaftliche Entwicklung des ganzen Landes zu fördern. Dadurch ergab sich von selbst die Notwendigkeit, in den Gebieten von vorwiegend landwirtschaftlichem Charakter, namentlich im Osten, eine grössere Bautätigkeit zu entfalten, weil sich das Eisenbahnnetz in den dichter bevölkerten gewerblichen Teilen des Landes, besonders im Westen, schon vorher stärker entwickelt hatte.

Nachstehende Tabelle nebst der ihr beigegebenen Karte gibt einen Ueberblick über den Umfang und die Entwicklung des preussischen Staatsbahnnetzes in den verschiedenen Landesteilen:

Provinzen	Einwohnerzahl (1. Dezember 1910)	Flächeninhalt qkm	Staatsbahnen am 1. April 1888 km	Zuwachs durch Neubau km
Ostpreussen .	2 064 175	36 998,75	1 128,10	1 425,46
Westpreussen . .	1 703 474	25 542,31	1 170,76	964,41
Brandenburg mit Berlin	6 163 873	39 905,22	2 381,61	800,86
Pommern . . .	1 716 921	30 124,91	1 161,08	831,95
Posen	2 099 831	28 982,37	1 331,76	1 218,12
Schlesien . . .	5 225 962	40 324,85	3 154,10	1 403,84
Die östlichen Provinzen	18 974 236	201 878,41	10 327,41	6 644,64
Sachsen	3 089 275	25 259,10	1 991,43	724,73
Schleswig-Holstein	1 621 004	19 004,18	597,70	320,92
Hannover . . .	2 942 436	38 506,36	1 885,98	902,99
Westfalen . . .	4 125 096	20 214,39	1 945,63	799,13
Hessen-Nassau .	2 221 021	15 700,50	1 188,52	690,09
Rheinprovinz . .	7 121 140	26 996,92	2 961,69	1 206,53
Die westlichen Provinzen . .	21 119 972	145 681,45	10 570,95	4 644,39
Ganz Preussen (ohne Hohenzollern)	40 094 208	347 559,86	20 898,36	11 289,03
Dazu: preussischer Eisenbahnbesitz in anderen Bundesstaaten			1 614,62	830,80
Gesamter preussischer Eisenbahnbesitz .			**22 512,98**	**12 119,83**
Dazu mitverwaltete hessische und badische Staatseisenbahnen				
Gesamte Bahnlänge der preussisch-hessischen Betriebsgemein-				

Prozentsatz des Zuwachses durch Neubau %	Zuwachs durch Verstaatlichung usw. km	Staatsbahnen am 1. April 1912			
		Gesamtlänge km	auf 10000 Einwohner km	auf 100 qkm km	Verhältnis der Nebenbahnen zum Gesamtnetz %
126,4	295,46	2 849,02	13,80	7,70	65,64
82,4	115,22	2 250,39	13,21	8,81	59,18
33,6	194,51	3 376,98	5,48	8,46	25,17
71,7	269,07	2 262,10	13,18	7,51	65,27
91,5	116,18	2 666,06	12,70	9,20	55,05
44,5	69,85	4 627,79	8,86	11,48	38,94
64,3	1 060,29	18 032,34	9,50	8,93	48,79
36,4	9,72	2 725,88	8,82	10,79	31,50
53,7	418,32	1 336,94	8,25	7,03	43,70
47,9	96,76	2 885,73	9,81	7,49	37,12
41,1	158,64	2 903,40	7,04	14,36	30,45
58,1	182,32	2 060,93	9,28	13,13	46,36
40,7	7,07	4 175,29	5.86	15,47	38,65
43.9	872,83	16 088,17	7,62	11,04	37,09
54,0	1 933,12	34 120,51	8,51	9,82	43,27
5,15	457,87	2 903,29			34,41
53,8	**2 390,99**	**37 023,80**			**42,58**
. . . .		1 290,00			35,70
schaft		**38 313,80**			**42,35** darunter 0,6 schmalspurige.

Im Bau oder wenigstens zum Bau gesetzlich genehmigt waren Ende 1912 für preussische Rechnung rund 1780 km mit einer Bausumme von 446½ Millionen Mark.

II. Bahnbau.

Die zunehmende Dichtigkeit des Verkehrs machte auf zahlreichen Strecken die Anlage von zwei und mehr Gleisen erforderlich. Daneben sind zahlreiche andere Strecken für Zwecke der Landesverteidigung mehrgleisig ausgebaut worden. Seit 1. April 1888 haben im ganzen rund 8000 km mit einem Kostenaufwand von etwa 700 Millionen Mark zwei und mehr Gleise erhalten, darunter rund 2000 km überwiegend im Interesse der Landesverteidigung. Der Anteil der mehrgleisigen Bahnen am gesamten Staatsbahnnetz betrug 1912 etwa 44,2% gegen 37,3% im Jahre 1888.

An den Oberbau sind durch die ständige Steigerung der Fahrgeschwindigkeit, die dichtere Zugfolge und die Zunahme des Raddruckes, namentlich der Lokomotiven, wachsende Anforderungen gestellt worden. Ihnen ist die Staatseisenbahnverwaltung dadurch begegnet, dass sie mit dem Schienengewicht auf den Hauptstrecken von 33,4 bis auf 45 kg für 1 m heraufging, dass sie die Zahl der Schwellen von 1333 bis auf 1734 für 1 km vermehrte, dass sie die Befestigungsmittel der Schienen auf den Schwellen verstärkte und die Schienenstösse sowie die Unterbettung der Gleise verbesserte.

Daneben war die Staatseisenbahnverwaltung bestrebt, dem Bedürfnis, ruhiger und angenehmer zu fahren, in immer vollkommenerem Masse zu entsprechen. Es ist daher unter Aufwendung erheblicher Mittel auf vielen

Strecken die Linienführung verbessert und für eine weitergehende Unterhaltung des Oberbaus gesorgt worden; auch sind zur Erzielung einer ruhigeren Ablenkung der Züge zahlreiche Weichen — namentlich durch Einführung federnder Zungen und geringerer Herzstückneigungen — wesentlich verbessert worden.

Ein Bild ganz besonders kraftvoller Entwicklung bietet die Geschichte des Brückenbaus in den letzten 25 Jahren. Im Jahre 1895 eroberte das Thomasflusseisen seinen Platz als Brückenbaustoff und begann in raschem Siegeslauf das schwächere Schweisseisen zu verdrängen. Gewaltige Aufgaben standen damals der preussischen Staatseisenbahnverwaltung bevor, bei denen sich die grössere Festigkeit des neuen Baustoffes in der Grösse der Spannweiten und der Kühnheit der Ausführung auf das glänzendste bewährte. Unter den vielen grossen Eisenbahnbrücken der damaligen Zeit seien die Brücken über die Weichsel bei Dirschau und Fordon sowie die Kaiser-Wilhelm-Brücke bei Müngsten erwähnt, welch letztere mit ihrem kühnen, bis 107 m über den Flussspiegel aufsteigenden Bogen noch heute eins der grossartigsten Bauwerke der Erde ist. In ununterbrochener Reihenfolge sind diesen Brücken weitere grosse Bauwerke gefolgt, da der rastlos steigende Verkehr immer neue Schienenwege mit Uebergängen über unsere grossen Ströme (z. B. über den Rhein bei Mainz und Cöln sowie über die Weichsel bei Marienwerder) erforderte. Das Thomasflusseisen hat dabei bis heute seine Herrschaft behalten, aber die Technik beginnt bereits sich neuen veredelten Baustoffen zuzuwenden, und auch die Staatseisenbahnverwaltung ist an diesen Bestrebungen nicht achtlos vorübergegangen, sondern hat bereits

Gelegenheit gegeben, Nickelstahl und veredeltes Flusseisen an geeigneten Bauwerken zu erproben.

Neben den grossen Aufgaben, die das Fortschreiten der Brückenbaukunst für den Bau neuer Brücken stellte, erwuchsen bisher kaum gekannte neue Aufgaben dadurch, dass es notwendig wurde, die zahllosen vorhandenen, vielfach noch aus der Privatbahnzeit stammenden Brücken den Anforderungen des modernen Verkehrs entsprechend zu verstärken. Diese schwierigen und kostspieligen Arbeiten sind jetzt nahezu vollendet, und durch fortlaufende Beobachtung des Zustandes und des Verhaltens aller eisernen Brücken wird dafür gesorgt, dass dem ständig wachsenden Verkehr über diese die vollste Sicherheit verbürgt ist.

Sehr hohe Aufwendungen sind ferner für den Bau neuer und die Erweiterung bestehender Bahnhöfe gemacht worden. Die Zahl der preussischen[1]) Bahnhöfe hat sich von 3373 im Jahre 1888 auf 7091 im Jahre 1912, mithin um 110,2% vermehrt. Von den neuen Bahnhöfen gehört der grösste Teil, nämlich 2485 bezw. 792 Stück, zu den Haltestellen und Haltepunkten, so dass also die Vermehrung der Bahnhöfe vorwiegend den kleineren Städten und dem flachen Lande zugute gekommen ist. Andererseits entfällt von den Geldausgaben aber der weitaus grösste Teil auf die Erweiterung der mittleren und grossen Stationen. Im ganzen sind seit 1888 für Neubau und Erweiterung von Stationen, Rangierbahnhöfen sowie Anschluss-, Hafen- und Verbindungsbahnen an ausserordentlichen Mitteln bereitgestellt worden:

---

[1]) An den mitverwalteten hessischen und badischen Strecken liegen noch 330 weitere Stationen.

a) für den Neubau von Stationen 82 Millionen Mark
b) für die Erweiterung von Stationen und Rangierbahnhöfen 1 485 Millionen Mark
c) für die Herstellung von Anschluss-, Hafen- und Verbindungsbahnen . . . . 145 Millionen Mark

insgesamt 1 712 Millionen Mark

Wie diese riesigen Mittel im einzelnen verwendet wurden, kann im Rahmen einer gedrängten Darstellung nicht mitgeteilt werden. Dazu bedürfte es in jedem Falle einer Schilderung der örtlichen Verkehrsbedürfnisse und Betriebsaufgaben sowie der Beigabe zahlreicher Lagepläne. Auch sind die Bauten einer Verkehrsverwaltung naturgemäss in erster Linie auf das Nützliche und Zweckmässige gerichtet und bieten deshalb für den Nichtfachmann in ihren Hauptteilen meist kein besonderes Interesse. Dass es aber das Bestreben der Staatseisenbahnverwaltung war, das Schöne mit dem Nützlichen zu verbinden, beweisen vor allem die zahlreichen schmucken grossen und kleinen Empfangsgebäude, die sie gebaut hat, und von denen einige, an deren Bau Seine Majestät der Kaiser ein besonderes Interesse genommen hat, gleich einer Anzahl von Brückenbauwerken auf den beigegebenen Bildern veranschaulicht sind.

Die Zahl der Eisenbahnwerkstätten ist von 251 im Jahre 1888 auf 664 im Jahre 1912 gestiegen. Darunter befinden sich 73 (gegen 41 im Jahre 1888) mit mehr als 300 Arbeitern.

Mit der Erweiterung und dem Neubau der Werkstätten sind vielfach umfangreiche Beamten- und Arbeiteransiedlungen verbunden gewesen. Im Inneren der Werkstätten behauptet die Elektrizität als Licht- und

Kraftspenderin jetzt fast allein das Feld. Gefahrbringende Wellenleitungen und Treibriemen wurden immer mehr eingeschränkt. Werkzeugmaschinen sowie Hebe- und Transportvorrichtungen neuester und bester Bauart fördern die Leistungsfähigkeit der Anlagen und die Güte der Arbeit. Hohe und helle Arbeitsräume sowie wirksame Lüftung und Heizung zieren alle Neuanlagen, und durch Speiseräume, Wasch- und Badeeinrichtungen ist überall für das leibliche Wohl der Arbeiter gesorgt worden.

III. Organisation und Verwaltung.

Die Staatseisenbahnverwaltung hatte im Jahre 1888 im grossen und ganzen noch die nach Beginn der Maybachschen Eisenbahnverstaatlichungen am 1. April 1880 eingeführte Organisation. Nach dieser lag die Verwaltung unter der Oberleitung des Ministers der öffentlichen Arbeiten teils in den Händen von Eisenbahndirektionen, teils in den Händen der jenen nachgeordneten Eisenbahnbetriebsämter. Die hierdurch bewirkte Zweiteilung der Verantwortlichkeit zeigte mit dem Anwachsen der Staatseisenbahnverwaltung — namentlich auf dem Gebiete des Betriebes, aber auch auf dem der allgemeinen Verwaltung und der Wirtschaftsführung — immer fühlbarere Mängel, weshalb am 1. April 1895 eine durchgreifende Umgestaltung vorgenommen wurde, die der Verwaltung ihre noch heute bestehende Organisation gegeben hat.

Die Umgestaltung bezweckte eine straffere Zentralisation und eine Vereinfachung aller Verwaltungsgeschäfte. Die Eisenbahnbetriebsämter wurden daher abgeschafft und statt ihrer die Zahl der Eisenbahndirektio-



Hauptbahnhof Hamburg

nen von 11 auf 20 erhöht. Später trat nach Gründung der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft die Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion zu Mainz als 21. Direktion hinzu.

Daneben erwies es sich als notwendig, gewisse Verwaltungsgeschäfte, die eine einheitliche Behandlung erforderten, — teils sofort bei der Neuorganisation, teils später — einzelnen Direktionen für den ganzen Staatsbahnbereich oder für eine Gruppe von Direktionen zu übertragen. Dahin gehören vor allem die Beschaffung der Fahrzeuge und der wichtigeren Materialien, die Aufstellung von Musterentwürfen für bauliche Aufgaben aller Art, die Verteilung der Güterwagen, die allgemeinen Personal- und Wohlfahrtsangelegenheiten sowie die Vorbereitung und Ausarbeitung einheitlicher Geschäfts- und Dienstanweisungen. Mit der Zeit wuchsen andererseits aber die Geschäfte örtlicher Art so stark an, dass es sich schliesslich im Jahre 1907 als zweckmässig herausstellte, die Eisenbahndirektionen von den erwähnten allgemeinen Geschäften tunlichst zu entlasten und zu deren Erledigung eine besondere Behörde, das Königliche Eisenbahn-Zentralamt zu Berlin, ins Leben zu rufen.

Für die Ausführung und Ueberwachung des örtlichen Dienstes nach den Anordnungen der Eisenbahndirektionen sind die früher Inspektionen genannten Aemter eingerichtet. Diese zerfallen je nach dem Dienstzweig, dem sie angehören, in Betriebs-, Verkehrs-, Maschinen- und Werkstättenämter. Für Zwecke der Neubauausführung werden je nach Bedarf sogenannte Bauabteilungen gebildet.

Die Leitung der Betriebs-, Maschinen- und Werkstättenämter sowie der Bauabteilungen ist in der Regel

höheren technischen Beamten übertragen, jedoch werden seit 1909 einzelne weniger wichtige Aemter als sogenannte Nebenämter von mittleren Beamten geleitet. Die Verwaltung der Verkehrsämter liegt, insoweit nicht juristisch vorgebildete Beamte mit ihr betraut werden, in den Händen von aus der mittleren Laufbahn hervorgegangenen Beamten.

Die Organisation des Jahres 1895 hat sich in ihren Grundzügen und ihrem Aufbau aufs beste bewährt. Dabei hat allerdings in Anbetracht der Vergrösserung des Bahnnetzes und der gewaltigen Verkehrszunahme die Zahl der Direktionsmitglieder nicht unerheblich vermehrt und den Präsidenten in ihrer Aufsichtstätigkeit insofern eine Entlastung gewährt werden müssen, als ihren ständigen Vertretern in erweitertem Umfang auch bei Anwesenheit der Präsidenten die Wahrnehmung einzelner Präsidialgeschäfte übertragen wurde.

IV. Personal.

Mit dem Ausbau des Staatsbahnnetzes und der starken Verkehrszunahme war in den letzten 25 Jahren, wie die nachstehende Uebersicht dartut, eine Vermehrung der Eisenbahnbediensteten um mehr als das Doppelte verbunden. Zurzeit ist etwa jeder 90ste Bewohner Preussens bei der Staatseisenbahnverwaltung beschäftigt.

Als Hauptaufgaben der Personalverwaltung hat die Staatseisenbahnverwaltung von jeher betrachtet einerseits die wirtschaftliche Personalverwendung, d. h. die Aufgabe, jede Klasse von Bediensteten und in ihr wieder jeden einzelnen Mann ausreichend und an der richtigen Stelle zu beschäftigen, und andererseits eine ständige umfassende Fürsorge für das geistige und leibliche Wohl

Es waren beschäftigt:	etats-mässige Beamte	ausser-etats-mässige Beamte	Betriebs-arbeiter	Bahn-unter-haltungs-arbeiter	Werk-stätten-arbeiter	Insgesamt	Von dem gesamten Personal kommen	
							auf 1 km Betriebs-länge	auf je 1000 Wagen-achsen km
im Jahr 1888	71 439	15 275	76 747	45 354	35 896	244 711	10,7	0,0309
im Jahr 1911	180 362	7 143	162 127	82 022	72 773	504 427	13,2	0,0221
Die Vermehrung betrug hiernach seit 1888	+ 108 923 oder 152,4 %	− 8 132 oder −53,2 %	+85 380 oder 111,2 %	+36 668 oder 80,8 %	+36 877 oder 102,7 %	+ 259 716 oder 106,1 %	—	—

ihres Beamten- und Arbeiterheeres. Als Erfolg ihrer Tätigkeit auf dem Gebiete der Wirtschaftsführung kann angesehen werden, dass die Zahl der auf je 1000 Wagenachskilometer entfallenden Bediensteten seit 1888 beträchtlich gesunken ist, wenn auch diese Veränderung zum Teil auf die wachsende Vervollkommnung aller mechanischen Einrichtungen zurückgeführt werden muss. Wie die Staatseisenbahnverwaltung aber bemüht war, sich durch Förderung des Wohls ihrer Bediensteten und durch eine ruhige und gleichmässige Personalbehandlung pflichtgetreue und zufriedene Beamte und Arbeiter zu schaffen, geht aus den zahlreichen nachstehend geschilderten Einzelmassnahmen auf diesem Gebiete deutlich hervor.

a) Beamte.

Betrachtet man die für die Beamten angegebenen Zahlen für sich allein, so fällt auf, dass die Zahl der etatsmässigen Beamten sich sehr stark vermehrt, die der ausseretatsmässigen dagegen verringert hat. Es ist dies ein Beweis dafür, dass die Verwaltung bemüht war, da, wo dauernder Personalbedarf besteht, etatsmässige Beamte zu verwenden. Dabei muss freilich, um falschen Schlüssen aus der geringen Zahl der ausseretatsmässigen Beamten vorzubeugen, erwähnt werden, dass die Anwärter für Unterbeamtenstellen, von denen am 1. Oktober 1911 rund 43 000 vorhanden waren, überwiegend nicht im Beamten-, sondern im Arbeiterverhältnis beschäftigt werden.

Die Neuorganisation der Verwaltung im Jahre 1895 (vgl. Abschnitt III) war mit umfangreichen Veränderungen innerhalb des Beamtenkörpers verbunden. Ganze

Klassen von Beamten verschwanden und wurden durch andere ersetzt. Aber auch sonst haben die letzten 25 Jahre viele Veränderungen gebracht. Neue technische Einrichtungen, wie die Triebwagen und die elektrischen Anlagen, erforderten neue Beamte, andererseits erwies es sich aus Verwaltungsgründen als zweckmässig, manche Beamtengruppen anders einzuteilen oder vollständig umzubilden. Durch die Einrichtung von Stellen für Fahrkartenausgeberinnen und Eisenbahngehilfinnen ist den Frauen die Möglichkeit gegeben worden, die Eigenschaft einer etatsmässigen Beamtin zu erlangen. Insbesondere bestand aber das Bestreben, durch die Schaffung neuer Stellen für Unterbeamte, wie z. B. der Stellen für Wagenwärter, Rangierführer, Stellwerksschlosser, Leitungsaufseher und dergleichen, auch solchen Bediensteten, die eine rein mechanische oder handwerksmässige Tätigkeit ausüben, soweit tunlich, die Vorzüge der Beamtenstellung zugute kommen zu lassen.

Bei der Regelung der Dienstbezüge ihrer Beamten hat die Eisenbahnverwaltung als erste aller Staatsverwaltungen mit dem Grundsatz gebrochen, dass die Beamten in höhere Gehaltsstufen nur nach Massgabe der frei werdenden Stellen aufrücken, indem sie bereits im Jahre 1883 — zunächst versuchsweise für einzelne Beamtenklassen — das System der Dienstalterszulagen einführte. Allmählich wurde diese Einrichtung, die ein regelmässiges Aufrücken in bestimmten Zeiträumen sicherstellt, auf immer weitere Beamtenklassen ausgedehnt und ist seit dem 1. April 1894 ausnahmslos durchgeführt. Ausserdem haben seit 1888 wiederholt mehr oder minder allgemeine Gehaltsaufbesserungen stattgefunden, durch die nicht nur der Verteuerung aller Lebensbedingungen entgegengetreten, sondern auch die

wirtschaftliche Lage zahlreicher Beamtenklassen gefestigt und verbessert worden ist. Das Jahr 1908 brachte dann schliesslich die grosse Besoldungsreform für alle Beamtenklassen, die dem Eisenbahnetat eine Mehrausgabe von jährlich 50 Millionen Mark, aufbürdete, und die bewirkte, dass das Durchschnittsgehalt eines etatsmässigen Beamten, das 1888 nur 1246 Mark betrug, sich jetzt auf 1734 Mark oder 39 % mehr beläuft.

Neben diesen Gehaltsaufbesserungen gingen Erhöhungen der Nebenbezüge einher. Der Wohnungsgeldzuschuss ist bei den höheren und mittleren Beamten seit 1888 im Durchschnitt aller Ortsklassen um 72 bis 83%, bei den unteren Beamten sogar um 165% gestiegen. Um national gesinnte Beamte in den ehemals polnischen Provinzen des Ostens festzuhalten, wird seit dem Jahre 1903 den dort stationierten mittleren und unteren Beamten nach fünfjährigem Aufenthalt eine „Ostmarkenzulage" in Höhe von 10% ihres Gehalts gewährt; höhere Beamte können aus gleichem Anlass Beihilfen zur Erziehung ihrer Kinder erhalten. Wichtig für viele Beamten war auch die Aufhebung der Amtskautionen durch das Gesetz vom 7. Mai 1898, wodurch rund 23 000 Eisenbahnbeamte die freie Verfügung über insgesamt 19½ Millionen Mark hinterlegten Geldes zurückerhielten. Schliesslich sei noch erwähnt, dass die mittleren und unteren Beamten des äusseren Dienstes nebst ihren Angehörigen freie ärztliche Behandlung geniessen, und dass die Kosten hierfür sowie für die Lieferung von Arzneien und Heilmitteln an infolge des Dienstes erkrankte oder verletzte Beamte von rund 542 000 Mark im Jahre 1888 auf 2 662 000 Mark im Jahre 1911 gestiegen sind.

Wesentliche Verbesserungen haben die Vorschriften über die Annahme und Ausbildung der Beamten er-

fahren. Die Bestimmungen des Bundesrats über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten, die 1892 und 1902 in neuer Fassung erschienen sind, stellen nur das Mindestmass dessen dar, was von Bediensteten dieser Art verlangt wird. Die Staatseisenbahnverwaltung hat diese Bestimmungen daher weiter ausgebaut und sie durch Vorschriften für solche Bediensteten ergänzt, die nicht zu den Betriebs- und Bahnpolizeibeamten gehören. In körperlicher Hinsicht sei insbesondere auf die im Jahre 1898 ergangenen Anordnungen über das zu verlangende Sehvermögen sowie auf das im Jahre 1906 eingeführte Nagelsche Untersuchungsverfahren zur Prüfung des Farbensinns hingewiesen. Zur Feststellung der geistigen Fähigkeiten sind Prüfungen eingeführt, deren Bestehen die Voraussetzung etatsmässiger Anstellung ist. Von besonderer Wichtigkeit ist, dass im Jahre 1899 für den mittleren nicht technischen Eisenbahndienst, d. h. für den Dienst der Stations-, Abfertigungs- und Bureaubeamten, eine einheitliche Ausbildung eingeführt wurde, die es ermöglicht, über die Beamten, je nach ihrer Eignung, freier zu verfügen und ihre Laufbahn gleichmässiger zu gestalten. Auch ist tüchtigen Unterbeamten auf Grund einer Allerhöchsten Ermächtigung im Jahre 1900 die Aussicht, in mittlere Stellen aufzurücken, eröffnet worden.

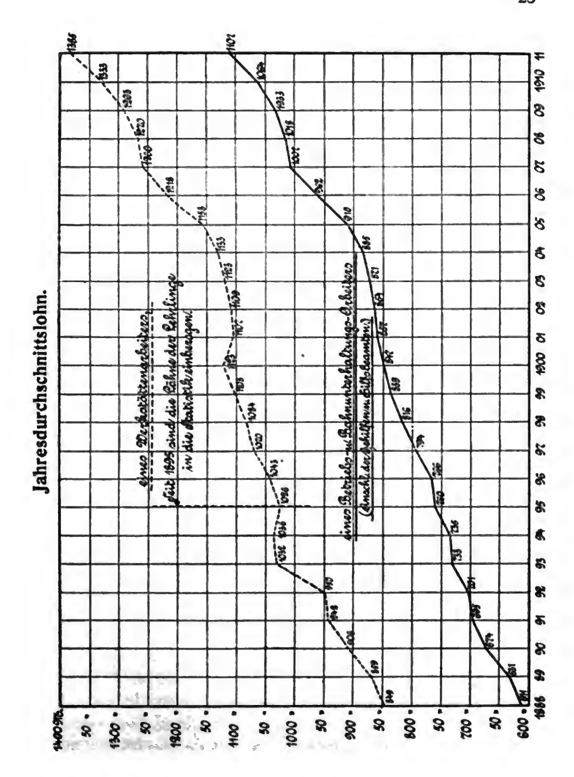
Ueber die Dienst- und Ruhezeiten der Eisenbahnbetriebsbeamten sind seit 1899 gemeinsame Vorschriften von den deutschen Staatseisenbahnverwaltungen vereinbart. Diese Vorschriften setzen Höchstgrenzen für die Dienstzeiten und ein Mindestmass für Ruhezeiten und Ruhetage fest. Für die Betriebssicherheit und in sozialer Hinsicht sind sie von grosser Bedeutung, weil sie das Mass der dienstlichen Beanspruchung der Betriebsbe-

amten je nach der Schwere und Verantwortlichkeit ihres Dienstes in angemessenen Grenzen halten. Die Vorschriften sind ständig weitergebildet und für die Beamten immer milder geworden. Erst neuerdings haben sich die deutschen Staatseisenbahnverwaltungen auf Anregung Preussens über weitere Erleichterungen verständigt. Neben diesen allgemeinen deutschen Bestimmungen bestehen besondere Anordnungen für alle, also auch für die nicht im Betriebsdienst tätigen Bediensteten der preussischen Staatsbahn. Soweit die Aufgaben des Dienstes es gestatten, wird Sonntags überall Ruhe gehalten. Diese Ruhe erstreckt sich nicht nur auf die Bureaus und Güterabfertigungsstellen, sondern auch auf die Werkstätten sowie den Bau- und Bahnunterhaltungsdienst. Seit 1894 hat es sich ausserdem ermöglichen lassen, den Güterverkehr an Sonn- und Feiertagen so zu beschränken, dass eine fast völlige Sonntagsruhe erreicht ist. Ausnahmen hiervon sind zu Zeiten starken Verkehrs nicht zu umgehen; im allgemeinen wurde aber erreicht, dass Sonntags mehr als ein Drittel aller Bediensteten regelmässig dienstfrei hat, und dass den übrigen Bediensteten wenigstens die Gelegenheit geboten ist, jeden zweiten oder dritten Sonntag einen Gottesdienst zu besuchen.

b) Arbeiter.

Die Zahl der Arbeiter in den verschiedenen Dienstzweigen ergibt sich aus der diesem Abschnitt vorangestellten Tabelle (S. 19), im ganzen betrug sie im Jahre 1888 rund 158000, im Jahre 1911 rund 317000 Mann.

Wie die Verwaltung fortgesetzt mit Erfolg bestrebt war, die wirtschaftliche Lage ihrer Arbeiter zu verbessern, zeigt die nachstehende graphische Darstellung der Jahresdurchschnittslöhne:


Jahresdurchschnittslohn.
eines Werkstättenarbeiters,
seit 1895 sind die Löhne der Lehrlinge in die Statistik einbezogen.
eines Betriebs- u. Bahnunterhaltungs-Arbeiters
(einschl. der Gehilfen u. Hilfsbeamten.)
1400 M.
1300
1200
1100
1000
900
800
700
600
1888
1900
1910

Von Einzelheiten sei noch erwähnt, dass für treue langjährige Dienste seit 1892 Belohnungen in Gestalt einmaliger Lohnzulagen gewährt werden, die je nach der Dienstdauer früher 30 bis 100 Mark betrugen, während sie sich jetzt auf 20 bis 300 Mark belaufen. Die Zahl der Zulagenempfänger ist von 1461 im Jahre 1892 auf 8657 im Jahre 1911 gestiegen.

Die neben dem Lohn an bedürftige Arbeiter gewährten Unterstützungen haben sich von rund 354 000 Mark im Jahre 1888 bis auf 2,1 Millionen Mark im Jahre 1911 vermehrt.

Weiterhin wird den Arbeitern bei vorübergehender unverschuldeter Dienstbehinderung (militärische Uebungen, Erfüllung staatsbürgerlicher Pflichten u. dgl.) eine Lohnvergütung gewährt. Auch können sie seit 1907 alljährlich einen Erholungsurlaub mit freier Fahrt erhalten, der je nach der Länge der Dienstzeit und der Art der Beschäftigung vier bis acht Tage beträgt.

Die seit 1892 in den Werkstätten und Gasanstalten eingerichteten Arbeiterausschüsse haben sich als Organ für die Vorbringung von Wünschen und Beschwerden der Arbeiterschaft so trefflich bewährt, dass die Einrichtung seit 1905 auf die Arbeiter aller anderen Dienstzweige ausgedehnt wurde. Ende 1911 bestanden 1002 solcher Ausschüsse; seit 1910 können Ausschüsse schon gebildet werden, wenn — statt, wie bisher, 100 — mindestens 50 Arbeiter desselben Dienstzweiges vorhanden sind.

Die Arbeitszeit der im Betriebe tätigen Arbeiter richtet sich nach den für die Eisenbahnbetriebsbeamten gültigen gemeinsamen Vorschriften der deutschen Staatseisenbahnen. Auch sonst gilt im grossen und ganzen

das für die Beamten Gesagte. In den Werkstätten ist seit 1906 die Arbeitszeit von 9½ auf 9 Stunden herabgesetzt, ohne dass die Arbeiter eine Lohneinbusse erlitten haben.

Besondere Sorgfalt widmet die Verwaltung seit 1879 der Ausbildung von Lehrlingen für die Handwerkszweige in den Werkstätten. Ende 1888 waren rund 1700, Ende 1911 rund 3300 Lehrlinge vorhanden, darunter vorwiegend Söhne von Eisenbahnbediensteten. Die Ausbildung geschieht in zurzeit 71 Lehrlingswerkstätten; die Lehrlinge erhalten von Anfang an einen den örtlichen Verhältnissen und ihren Leistungen entsprechenden Lohn. Auch können an sie für hervorragende Leistungen in der Gesellenprüfung oder bei öffentlichen Ausstellungen von Lehrlingsarbeiten Allerhöchst gestiftete Lehrlingsmedaillen in Kupfer und Silber verliehen werden.

Eine weitgehende Krankenfürsorge wird den Arbeitern durch die auf Grund des Krankenversicherungsgesetzes errichteten Eisenbahn-Betriebskrankenkassen zuteil. Die Leistungen dieser Kassen gehen durchweg weit über die gesetzlichen Mindestleistungen hinaus; so wird namentlich das Krankengeld für 26 und mehr Wochen und zu einem höheren Betrage als dem halben Tagesverdienst gewährt; freie ärztliche Behandlung erhalten auch die Angehörigen der Kassenmitglieder usw. Die Zahl der Kassenmitglieder ist von 157000 im Jahre 1888 auf 339000 im Jahre 1911, das Kassenvermögen in dem gleichen Zeitraum von rund 4 auf 15,2 Millionen Mark gestiegen.

In den der Unfallversicherung unterworfenen Betrieben der Staatseisenbahnverwaltung waren 1888 rund 164000, 1911 rund 323000 Personen beschäftigt. Die

Zahl der Entschädigungsempfänger stieg in der gleichen Zeit von 3850 auf 36 000, die Höhe der Entschädigungen von 640 000 auf 7,7 Millionen Mark.

Den Anforderungen des im Jahre 1891 in Kraft getretenen Alters- und Invalidenversicherungsgesetzes ist dadurch genügt worden, dass die bereits vorhandenen Pensions- und Unterstützungskassen mit der auf Grund des Gesetzes zu gründenden Zwangskasse zu einer einzigen grossen Kasse, der Pensionskasse für die Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung, verschmolzen wurden. Diese letztere Kasse gewährt in Abteilung A die gesetzlichen Leistungen, während sie in Abteilung B den mindestens 1 Jahr bei der Verwaltung beschäftigten Arbeitern eine weitergehende segensreiche Fürsorge durch Gewährung von Zusatzrenten, Witwen- und Waisengeldern usw. zuteil werden lässt. Die Kasse wird von der Eisenbahnverwaltung unentgeltlich verwaltet und hat seit 1891 schon rund 99 Millionen Mark Zuschüsse von ihr erhalten. Der Zuschuss zur Kasse B ist 1906 erheblich erhöht worden; andererseits haben mit dem Erstarken dieser Kasse auch ihre Leistungen — und zwar seit der Gründung um 150% — zugenommen. Seit 1898 betreibt die Kasse auch die Heilbehandlung erkrankter Mitglieder in sehr grossem Umfange. Seit 1904 besitzt sie zwei eigene Lungenheilstätten; im Jahre 1911 hat sie für Heilbehandlung in diesen und anderen Heilstätten 703 000 Mark aufgewendet. Daneben hat sie für alleinstehende alte Arbeiter durch Einrichtung von 3 Invalidenheimen gesorgt und ist mit ihrem wachsenden Vermögen — dasselbe ist von 19 Millionen im Jahre 1888 auf 179 Millionen im Jahre 1911 gestiegen — fortgesetzt bemüht, die soziale Fürsorge für die Arbeiterschaft weiter auszugestalten. Das grosse Vertrauen, das der Kasse entgegengebracht

wird, hat bewirkt, dass eine stets wachsende Zahl von Arbeitern die Beschäftigung bei der Eisenbahn als eine dauernde betrachtet. Im Jahre 1891 gehörten nur 52%, im Jahre 1911 dagegen 96% aller Arbeiter der eine einjährige Beschäftigung bei der Verwaltung voraussetzenden Pensionskasse B an. Einen Ueberblick über die Mitgliedschaft und die Leistungen der Kasse (Abteilung A und B) gibt nachstehende Tabelle:

Jahr	Abteilung A			Abteilung B		
	Zahl (am Schluss des Jahres)		Höhe der gezahlten Renten	Zahl (am Schluss des Jahres)		Höhe der gezahlten Pensionen, Zusatzrenten, Witwen- und Waisengelder, Sterbegelder
	der Mitglieder	der Rentenempfänger	Mark	der Mitglieder	der Empfänger von Pensionen, Zusatzrenten, Witwen- und Waisengeldern	Mark
1891	202 652	1 486	142 265	116 006	5 016	411 275
1911	340 786	19 827	2 844 833	324 099	55 783	6 776 963

c) Gemeinsame Fürsorge für Beamte und Arbeiter.

Zahlreich sind die sozialpolitischen und sanitären Einrichtungen, die sowohl den Beamten wie den Arbeitern zugute kommen.

Auf dem Gebiete der Wohnungsfürsorge hat sich die Staatseisenbahnverwaltung keineswegs auf den Bau von Dienstwohnungen für solche Bedienstete beschränkt, deren Dienst ein Wohnen in der Nähe der Betriebsstätte erfordert. Sie hat vielmehr auch für andere, namentlich untere Beamte und für Arbeiter zahlreiche Mietwohnungen hergestellt. Ganz ausserordentlich wurde die

Wohnungsfürsorge ferner dadurch gefördert, dass seit 1895 der Staatsregierung periodisch durch besondere Gesetze Mittel zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse der in den staatlichen Betrieben beschäftigten Arbeiter und gering besoldeten Staatsbeamten zur Verfügung gestellt werden; mit diesen Mitteln wurden nicht nur zahlreiche neue Wohnungen gebaut, sondern es wurde auch die Form der Darlehnsgewährung an gemeinnützige Baugenossenschaften gewählt. In gleicher Weise ist auch die Pensionskasse für die Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung tätig gewesen; die von ihr an Baugenossenschaften gewährten Darlehen beliefen sich 1911 auf rund 24 Millionen Mark. Im ganzen sind von Eisenbahnbediensteten im Jahre 1911 bewohnt gewesen:

55000 Wohnungen in staatseigenen oder vom Staat angemieteten Häusern,

12600 Wohnungen in Häusern unterstützter Baugenossenschaften.

Auf 100 männliche Eisenbahnbedienstete mit eigenem Haushalt kamen im ganzen 15,17% solcher Wohnungen.

Schliesslich ist auch das Wohnen im eigenen Ein- oder Zweifamilienhaus staatlich gefördert worden, indem zum Bau solcher Häuser aus den Mitteln der Wohnungsfürsorgegesetze Darlehen bis zu 6000 Mark gegeben wurden, die jährlich mit 3½% zu verzinsen und mit 2½% zu tilgen sind. Im ganzen sind auf diese Weise schon 109 Ein- und 226 Zweifamilienhäuser entstanden.

Mit der Wohnungsfürsorge Hand in Hand geht die Förderung der Kleintierzucht. Bienenzucht wird zurzeit von 3700, Ziegen- und Kaninchenzucht von 42200

Eisenbahnbediensteten betrieben; im Jahre 1911 sind zur Unterstützung der ersteren rund 20 000 Mark, der letzteren rund 16 500 Mark ausgegeben worden; auch wird der Besuch von Fachkursen und Ausstellungen auf diesen und ähnlichen Gebieten in jeder Weise gefördert.

Durch Schaffung von Unterkunftsräumen, Einrichtung von Kantinen und Badeanstalten, Beschaffung von Kaffeemaschinen und Herstellung von Limonaden und Brausewassern wird das leibliche Wohl der Bediensteten in und nach dem Dienste gefördert. Den Lehrlingen werden Sport- und Turngelegenheiten geboten. An Orten mit zahlreichem Personal sind Kleinkinderbewahranstalten eingerichtet, oder es werden Vereine und dergleichen finanziell unterstützt, die solche Anstalten unterhalten; die Aufwendungen hierfür haben sich von 11 700 Mark im Jahre 1903 auf 103 300 Mark in Jahre 1911 erhöht.

Auf die Bekämpfung der Tuberkulose unter den Bediensteten wird besondere Sorgfalt verwandt. Für Unterbringung Erkrankter in Lungenheilstätten, für Desinfektion ihrer Wohnungen u. dgl. wird ebenso Sorge getragen wie für Aufklärung der Gesunden durch Vorträge und Verbreitung geeigneter Schriften über das Wesen, die Verhütung und die Heilung dieser Volkskrankheit. Die Arbeit auf diesem Gebiete erfolgt Hand in Hand mit den Betriebskrankenkassen und der Arbeiterpensionskasse, deren segensreiche Tätigkeit im Kampf mit der Tuberkulose bereits früher erwähnt ist.

Eng mit der sanitären und sozialen Fürsorge hängt schliesslich auch die Förderung der Eisenbahnvereine und des Eisenbahntöchterhortes zusammen.

Die Eisenbahnvereine sind 1897 zur Belebung und Kräftigung des Gefühls der Zusammengehörigkeit unter

den Beamten und Arbeitern gegründet worden und zu einem grossen Verbande, dem „Allgemeinen Verband der Eisenbahnvereine der preussisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen“, zusammengeschlossen. Zurzeit gehören dem Verbande 766 Vereine mit rund 443 000 Mitgliedern an. Die Tätigkeit der Vereine erschöpft sich nicht in den geselligen Festen und Sommerausflügen, die sie veranstalten, sondern auch auf dem Gebiete des Wirtschaftslebens sind sie vielfach tätig; so haben sie Spar- und Darlehnskassen gegründet, billige Einkaufsgelegenheiten geschaffen usw. Insbesondere haben einzelne von ihnen Erholungs- und Genesungsheime errichtet, wobei sie von der Verwaltung durch Gewährung namhafter unverzinslicher Darlehen (im ganzen 575 000 Mark) unterstützt wurden. Die grossartigste Schöpfung der Eisenbahnvereine ist aber die im Jahre 1904 errichtete Eisenbahnverbandskrankenkasse, die es den versicherungspflichtigen Eisenbahnarbeitern ermöglicht, sich gegen geringe Beiträge einen Zuschuss zu dem gesetzlichen Krankengeld in solcher Höhe zu sichern, dass bei Erkrankungen ein Lohnausfall völlig vermieden wird. Daneben ist von der Kasse — namentlich für untere Beamte — eine Arzneiversicherung eingerichtet. Die Kasse wird vom Staat unentgeltlich verwaltet und hat von ihm einen einmaligen Zuschuss von 3 Millionen Mark erhalten. Im Jahre 1911 zählte sie rund 246 000 Mitglieder und hat in diesem Jahre an Kranken- und Sterbegeld rund 2,9 Millionen Mark bezahlt.

Eine weitere segensreiche Einrichtung ist die aus freiwilligen Beiträgen der Eisenbahnbeamten und -arbeiter mit einem Kapital von 100 000 Mark im Jahre 1902 ins Leben gerufene Stiftung „Eisenbahntöchterhort“. Die



Hauptbahnhof Wiesbaden

Stiftung bezweckt, unverheirateten Töchtern von verstorbenen Eisenbahnbediensteten Beihilfen zu ihrer Ausbildung und zu ihrem weiteren Fortkommen zu gewähren. Bis heute hat die Stiftung bereits in rund 10000 Fällen mit insgesamt 650000 Mark Hilfe geleistet. Auch hat sie im Jahre 1910 ein Versorgungshaus, das „Christanenheim" in Erfurt, errichtet, in dem erwerbsunfähige ältere Mädchen dauernde Verpflegung und jüngere Mädchen vorübergehend Unterkunft finden können. Zurzeit bietet das Heim Raum für 84 Personen; doch wird es demnächst so erheblich erweitert werden, dass es 200 Personen beherbergen kann. Das Stiftungsvermögen betrug einschliesslich des Wertes des Christianenheims Ende 1911 rund 1½ Millionen Mark.

V. Betrieb.

Ein Gegenstand unablässiger Sorge für die Staatseisenbahnen ist die Vervollkommnung aller ihrer Fahrzeuge.

Im Jahre 1888 wurden im Personen- und Schnellzugsdienst noch fast nur dreiachsige Lokomotiven mit zwei gekuppelten Achsen, im Güterzugdienst Lokomotiven mit drei gekuppelten Achsen verwendet. Jetzt gibt es vier- und fünfachsige Personen- und Schnellzuglokomotiven mit zwei oder gar drei gekuppelten Achsen sowie vier- und fünffach gekuppelte Güterzuglokomotiven. In dem Ersatz der Zwillingsanordnung der Zylinder durch die Verbund- und die Doppelverbundanordnung sowie in der Einführung der Heissdampflokomotive mit ihren guten Eigenschaften — Sparsamkeit im Wasser- und Kohlenverbrauch sowie erhöhter Leistungsfähigkeit bei glei-

chem Gewicht — ist die preussische Staatseisenbahnverwaltung für alle deutschen Bahnen vorbildlich gewesen.

Der Aufenthalt auf den Lokomotiven ist durch Schutzvorrichtungen gegen strahlende Wärme sowie durch geräumige Gestaltung und wirksamere Entlüftung der Führerhäuser wesentlich verbessert worden. Auch ist durch mancherlei Massnahmen, z. B. das Durchfahren weiterer Strecken, Einschränkung der Leerfahrten und Vorspannleistungen u. dgl. für tunlichst zweckmässige Ausnutzung der Lokomotiven gesorgt worden.

An die Stelle der im Jahre 1888 noch ausschliesslich üblichen zwei- und dreiachsigen Personenwagen sind jetzt in den schnellfahrenden Zügen vier- und sechsachsige Wagen getreten, die infolge ihres grossen Radstandes sehr ruhig laufen. Die Durchgangswagen der seit 1892 eingeführten D-Züge bieten dem modernen Wanderer für weite Reisen die denkbar grössten Annehmlichkeiten. Luxuszüge, Speise- und Schlafwagen, Wascheinrichtungen, vervollkommnete Heizungs- und Lüftungsanlagen, bessere Beleuchtung durch Gasglühlicht und elektrische Lampen, alles dies sind Errungenschaften, die im letzten Vierteljahrhundert teils geschaffen, teils wesentlich vervollkommnet sind und bei deren Einführung die preussische Staatsbahn den anderen deutschen Bahnen vorangegangen ist.

Im Güterwagenbau war die fortschreitende Erhöhung der Tragfähigkeit das Hauptmerkmal der Entwicklung. Der gewöhnliche offene Wagen für Massengüter wird jetzt statt für 10 und 12½ nur noch für 15 und 20 t Ladegewicht gebaut. Für zahlreiche besondere Zwecke sind Spezialwagen eingestellt, wie z. B. für sehr schwere

Güter, für Kalk, Glas, Milch, Obst u. dgl., darunter auch Wagen mit Kühl- und Erwärmungseinrichtungen. Von besonderem Vorteil ist es, dass seit Gründung des deutschen Staatsbahnwagenverbandes die meisten Güterwagen für ganz Deutschland nach einheitlichen Bauarten beschafft werden.

Die Elektrizität ist im letzten Jahrzehnt auf doppelte Weise in den Dienst der Zugförderung gestellt worden. Elektrisch betrieben werden zurzeit teils mit Gleichstrom, teils mit einphasigem Wechselstrom die Linien Berlin—Gross-Lichterfelde-Ost und Dessau—Bitterfeld sowie die Strecke Blankenese—Ohlsdorf der Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortbahn. Für elektrischen Betrieb eingerichtet wird zurzeit die Strecke Magdeburg—Leipzig—Halle, und das gleiche ist für verschiedene Oberschlesische Strecken sowie für die ganze Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn geplant. Daneben verkehren seit 1908 auf zahlreichen Strecken elektrische Triebwagen, die sich mit eigener Kraft, unabhängig von elektrischer Oberleitung, bewegen. Sie sind bestimmt, Lücken im Fahrplan auszufüllen, wenn das Verkehrsbedürfnis volle Dampfzüge nicht rechtfertigt, dienen also vorwiegend dem Nahverkehr zu verkehrsschwächeren Tagesstunden. Zurzeit sind rund 300 solcher Wagen im Betrieb, die ihre Kraft teils aus Akkumulatoren entnehmen, teils mit Hilfe eines Benzol- oder Dieselmotors selbst erzeugen.

Im ganzen erhält man ein Bild von der gewaltigen Entwicklung des Fuhrparks und seiner Benutzung, wenn man die nachstehenden Zahlen miteinander vergleicht und sich gleichzeitig vor Augen führt, dass die Länge des Staatsbahnnetzes in dem gleichen Zeitraum nur um 70,2 % zugenommen hat.

	1. April 1888	Rechnungsjahr 1888	1. April 1912	Rechnungsjahr 1912	Zunahme gegen 1888
Zahl der Lokomotiven .	8 618	—	20 125	—	134 %
Zahl der Triebwagen .	—	—	285	—	—
Gewicht der Lokomotiven und Tender in t . .	352 530	—	1 116 935	—	217 %
Leistungen der Lokomotiven und Triebwagen in Nutzkilometern . .	—	184 193 424	—	515 978 637	180 %
Zahl der Personenwagen	13 503	—	40 327	—	199 %
Zahl der Plätze in den Personenwagen . .	609 213	—	2 002 037	—	229 %
Zahl der Gepäck- und Güterwagen	172 743	—	449 375	—	160 %
Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen in t	1 711 581	—	6 390 431	—	273 %
Leistung aller Wagen in Achskilometern . . .	—	7 866 398 964	—	23 579 329 400	199 %

Grundlage der Betriebsführung aller deutschen Eisenbahnen ist jetzt die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung geworden, die im Jahre 1904 vom Bundesrat unter Zusammenfassung der bisherigen Bestimmungen erlassen worden ist. Sie enthält die Vorschriften für den Bau und die Ausrüstung der Bahnanlagen und Fahrzeuge sowie für die Handhabung des Betriebs und der Bahnpolizei und hat zugleich die Anforderungen im Interesse der Betriebssicherheit gegen früher nicht unwesentlich erhöht. Dieser Verordnung zur Seite steht die gleichfalls vom Bundesrat erlassene Eisenbahn-Signalordnung (letzte Ausgaben 1907 und 1910), die in allen wichtigen Punkten des Signalwesens den deutschen Bahnen die notwendige Einheitlichkeit gebracht hat. Beide Verordnungen sind unter der vielfach bestimmenden Mitwirkung der Staatseisenbahnverwaltung entstanden und weitergebildet worden. Eine wesentliche Ergänzung haben sie durch die im Jahre 1907 von den deutschen Staatsbahnen und den wichtigeren Privatbahnen vereinbarten Fahrdienstvorschriften erhalten, die den gesamten Betriebsdienst dieser Bahnen einheitlich regeln und es möglich machen, das Fahrpersonal der einen Verwaltung ohne weiteres auf Strecken der anderen deutschen Verwaltungen — was in immer grösserem Massstabe geschieht — übergehen zu lassen.

Die Verkehrsdichtigkeit ist auf dem Staatseisenbahnnetze seit 1888 im Durchschnitt etwa auf das Doppelte gestiegen. Am meisten hat sie im Vorortverkehr der Städte und auf den grossen Durchgangslinien zugenommen, wo heute die Züge zu manchen Tageszeiten sich im Abstande weniger Minuten folgen. Gleichzeitig ist auch die Fahrgeschwindigkeit der Züge wesentlich gesteigert worden, und zwar sowohl die Durchschnitts-

wie die Höchstgeschwindigkeit. Letztere beträgt jetzt 100 km statt 80 km im Jahre 1888. Wie stark der Zugverkehr verstärkt und wie sehr er durch die wachsende Geschwindigkeit sowie die Verminderung und Abkürzung der Aufenthalte beschleunigt worden ist, erkennt man am deutlichsten durch Betrachtung der Entwicklung auf einzelnen Bahnlinien. Gleichzeitig erkennt man dadurch, dass auch die anderen deutschen Bahnen in der gleichen Richtung mit tätig gewesen sind. Zwischen Berlin und Basel gab es z. B. 1888 erst 6 Schnellzugsverbindungen, während jetzt (1912) 12 vorhanden sind. Die Fahrzeit betrug damals im besten Falle 18 Stunden 37 Minuten, jetzt beträgt sie nur 12 Stunden 55 Minuten. Im Verkehr Berlin—München ist die Zahl der Schnellzugsverbindungen von 4 auf 11 gestiegen. Die Reise dauerte 1888 im günstigsten Falle 14 Stunden 10 Minuten, während jetzt der Schnellzug D 80 München in nur 8 Stunden 58 Minuten erreicht. Der längste Weg, den ein deutscher Zug ohne Aufenthalt durchfährt, ist gegenwärtig die 314 km lange Strecke Halle—Nürnberg, die trotz der zahlreichen Kurven im Saaletale und trotz der Ueberschreitung des Thüringer Waldes bei Probstzella von dem erwähnten Schnellzuge D 80 in 4 Stunden 33 Minuten durchlaufen wird.

Mit der Zunahme der Verkehrsdichtigkeit und der Fahrgeschwindigkeit sind aber auch die Betriebsgefahren gewachsen, denen durch immer vollkommenere Sicherungseinrichtungen zu begegnen die Staatseisenbahnverwaltung eifrigst bemüht war.

Auf der freien Strecke werden die Zugfahrten gegen nachfolgende und auf eingleisigen Bahnen auch gegen entgegenkommende Züge am besten durch die sogenannte „elektrische Streckenblockung“ gesichert. Mit

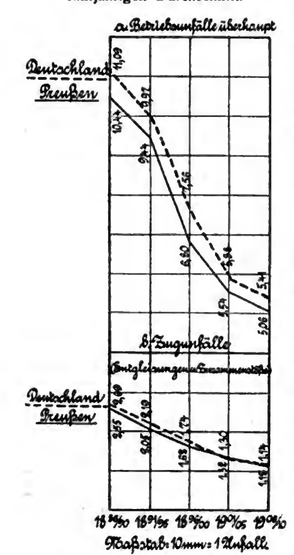
dieser für die Erhöhung der Betriebssicherheit besonders wertvollen Einrichtung sind seit 1894 rund 80% aller Hauptbahnen und eine Anzahl wichtigerer Nebenbahnen ausgerüstet worden. Im ganzen sind jetzt 18900 km mit Streckenblockung versehen und hierfür 12400 Blockwerke mit 89300 Blockfeldern vorhanden.

Zur Sicherung beim Befahren der Bahnhöfe sind in den Signal- und Weichenstellwerken sinnreiche, seit 1888 wesentlich verbesserte Anlagen geschaffen worden. In dem genannten Jahre gab es auf den preussischen Staatsbahnen 3744 Stellwerke; heute beträgt ihre Zahl 11442; auch werden neuerdings die Signale und Weichen vielfach nicht mehr durch Menschenkraft auf mechanischem Wege, sondern durch Elektrizität oder Pressluft gestellt.

Zur Verständigung der Betriebsstellen untereinander und zum Austausch von Mitteilungen mit den Bahnwärtern der freien Strecke sind neben den Telegraphenleitungen im letzten Jahrzehnt ausgedehnte Fernsprechleitungen mit zurzeit 57000 Fernsprechstellen verlegt worden. Hellere Lichtquellen gewährleisten jetzt eine bessere Erkennbarkeit der Signale in der Nacht, auch ist eine neue bessere Form für die Vorsignale der Bahnhöfe zurzeit in der Einführung begriffen. An der Beseitigung von Gefahrpunkten, insbesondere von Wegeübergängen in Schienenhöhe, wird fortgesetzt gearbeitet. In den letzten 12 Jahren sind mehr als 5000 solcher Uebergänge durch Ueber- oder Unterführungen ersetzt oder ganz aufgehoben worden.

Wenn es trotz all dieser Vorkehrungen nicht gelungen ist, schwere Betriebsunfälle vollständig zu vermeiden, so liegt das an der Unvollkommenheit aller menschlichen Einrichtungen. Die preussischen Staats-

eisenbahnen können aber gleich den übrigen deutschen Staatsbahnen den Ruhm für sich in Anspruch nehmen, dass sie in bezug auf Betriebssicherheit an einer der ersten Stellen unter allen Bahnen der Welt stehen. Die nebenstehende Zeichnung veranschaulicht, wie trotz der grossen Steigerung der Betriebsleistungen, insbesondere der Zuglasten und der Zuggeschwindigkeiten, die Unfallgefahr auf den Eisenbahnen in Deutschland und Preußen beständig gesunken ist. Die oberen Linien zeigen — nach 5 jährigen Durchschnittszeiträumen berechnet — die Abnahme der Unfälle überhaupt, die unteren Linien die Abnahme der eigentlichen Zugunfälle (Entgleisungen und Zusammenstösse). Vergleichbare Zahlen von ausserdeutschen Bahnen sind schwer zu erlangen, weil die Unfallstatistik bei diesen auf anderen Grundlagen beruht. Wo ein Vergleich aber möglich ist, steht Deutschland sehr günstig da; so sind z. B. in den Jahren 1901 bis 1909 bei



Vergleichende Darstellung der auf 1 Million Zugkilometer entfallenden Betriebsunfälle im fünfjährigen Durchschnitt.



Geschäftsgebäude der Königlichen Eisenbahndirektion in Cöln

Zugunfällen — auf 10 Millionen Personenzugkilometer berechnet — in England jährlich 0,48, in Deutschland dagegen nur 0,28 Reisende getötet worden.

Ein besonderes Kapitel auf dem Gebiete der Betriebsleistungen bilden die Leistungen für militärische Zwecke. Insbesondere zur Zeit der grossen Herbstübungen sind die Anforderungen, die in dieser Beziehung an die Staatseisenbahnverwaltung gestellt werden, ganz gewaltige. In den letzten Jahren sind sie dadurch noch gesteigert worden, das mehrfach die zu den Kaisermanövern zusammengezogenen Truppen ohne vorherige Bezeichnung der Verladestationen abbefördert werden mussten. Ein Bild von dem Anwachsen der Manövertransporte gibt die nebenstehende Zusammenstellung, die in Ermangelung von Aufzeichnungen aus früherer Zeit nur bis zum Jahre 1898 zurückgeht.

Jahr	Zahl der Sonderzüge	Beförderte Wagen rund	Befördert worden sind hiermit rund					
			Offiziere	Mannschaften	Pferde	Fahrzeuge	Fahrräder	Gepäck kg in Millionen
1898	800	20 200	19 000	500 000	21 000	2 200	700	2,5
1905	1 260	21 000	18 000	500 000	21 000	1 300	5 000	4,7
1908	1 450	27 000	21 000	550 000	47 000	3 000	5 000	6,5
1911	2 000	40 000	24 000	620 000	95 000	6 700	5 700	12,0

Bemerkenswert ist, dass trotz dieser grossen besonderen Leistungen und trotzdem die Mannschaftstransporte meist in Personenwagen erfolgten, es immer gelang, daneben den durch die Zahl der Manöverzuschauer gesteigerten allgemeinen Personenverkehr ohne erhebliche Störungen abzuwickeln. Nur für den Güterverkehr haben sich in einigen Fällen kurze Einschränkungen nicht vermeiden lassen.

VI. Verkehr.

Die rechtliche Grundlage des Eisenbahnverkehrs in Preussen war im Jahre 1888 noch das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874, das der internationalen Bedeutung des Eisenbahnverkehrs im wesentlichen nur insofern Rechnung trug, als sein Inhalt in tunlichster Uebereinstimmung mit einem gleichartigen Reglement für die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns gehalten war. Heutigen Tages beruht das Eisenbahnverkehrsrecht auf vollständig veränderten, teils gemeinsam deutschen, teils internationalen Grundlagen, nämlich einerseits auf der Deutschen Eisenbahn Verkehrsordnung und andererseits auf dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890. An der Schaffung und Ausgestaltung dieser Gesetze und Staatsverträge hat die preussische Staatseisenbahnverwaltung stets an hervorragender Stelle mitgearbeitet. Die Eisenbahnverkehrsordnung datiert vom 1. Januar 1893 und ist seither verschiedentlich neubearbeitet worden. Ein Vergleich ihrer jetzigen Fassung (vom 1. April 1909) mit dem vorerwähnten Betriebsreglement von 1874 zeigt, wie erhebliche Fortschritte in der Ausgestaltung des Eisen-

bahnverkehrsrechtes — hauptsächlich in der Richtung eines grösseren Schutzes der Rechte der Verkehrtreibenden — seither gemacht worden sind. Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr schliesst sich im wesentlichen an das deutsche Recht an, wie es im Handelsgesetzbuch und der Eisenbahnverkehrsordnung verkörpert ist. Dass wir durch diesen Staatsvertrag, der jetzt in fast allen Ländern des Festlandes von Europa als Gesetz veröffentlicht worden ist, ein internationales Gesetzbuch mit deutschem Recht auf einem der wichtigsten Gebiete des Verkehrslebens erhalten haben, ist ein Ereignis, dessen Bedeutung für Deutschland in Anbetracht seiner Lage mitten in Europa und seiner weitverzweigten Handelsverbindungen nicht hoch genug eingeschätzt werden kann. Auch auf dem Gebiet des Personenverkehrs ist eine internationale Verständigung angebahnt, die in nicht zu ferner Zeit voraussichtlich zu einem internationalen Uebereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr führen wird.

Die Entwicklung der Volkswirtschaft und Kultur eines Landes wird in unserer Zeit durch die Tarife der Eisenbahnen wesentlich beeinflusst. Die Staatseisenbahnverwaltung hat daher mit Recht ihre ganz besondere Aufmerksamkeit der Weiterbildung der gemeinsamen deutschen Tarifbestimmungen zugewendet, für die seit 1877 in der ständigen Tarifkommission und der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen besondere Organe geschaffen worden sind. Die ständige Tarifkommission setzt sich aus Vertretern der Eisenbahnverwaltungen zusammen. Ihr ist der sogenannte Ausschuss der Verkehrsinteressenten beigegeben, dessen Mitglieder vom deutschen Handelstag und vom deutschen Land-

wirtschaftsrat aus den Kreisen des Handels, der Industrie und der Landwirtschaft gewählt werden. Der Ausschuss nimmt an den Beratungen der ständigen Tarifkommission teil und ist gleich den Eisenbahnverwaltungen berechtigt, Anträge auf Tarifänderungen zu stellen. Hierdurch ist eine fortgesetzte Fühlungnahme zwischen den Eisenbahnverwaltungen und den erwerbenden Kreisen des Volkes gesichert, deren Segen allseitig empfunden wird. Die Beschlüsse der ständigen Tarifkommission unterliegen der Genehmigung durch die Generalkonferenz der deutschen Bahnen.

In gleicher Weise unterstützt die Staatseisenbahnverwaltung das Wirken des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes, der gemeinsame Abfertigungs- und Beförderungsvorschriften für alle deutschen Bahnen geschaffen hat und sie in vielseitiger Kleinarbeit stets von neuem den auftauchenden Verkehrsbedürfnissen anpasst. Auch die für alle Zweige des Eisenbahnverkehrs bedeutsame Tätigkeit des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, der die deutschen, holländischen, österreichisch-ungarischen und rumänischen Bahnen umfasst, erfreut sich der Fürsorge der Staatseisenbahnverwaltung, deren Direktion Berlin in diesem Verein schon seit langen Jahren den Vorsitz führt.

Eine preussische Sondereinrichtung sind die durch das Gesetz vom 1. Juni 1882 geschaffenen wirtschaftlichen Beiräte der Staatseisenbahnverwaltung, die Bezirkseisenbahnräte und der Landeseisenbahnrat, die aus Vertretern des Handelsstandes, der Industrie und der Land- und Forstwirtschaft bestehen und in regelmässigen Sitzungen über die ihnen durch das Gesetz zugewiesenen Verkehrsangelegenheiten beraten und gutachtliche

Aeusserungen darüber abgeben. Die Bezirke der 9 Bezirkseisenbahnräte sind 1895 bei der Neuordnung der Verwaltung anders abgegrenzt worden; dem Bezirkseisenbahnrat zu Frankfurt (Main) gehören seit 1897 auch hessische und seit 1901 auch badische Vertreter an. Ebenso ist der Landeseisenbahnrat im Jahre 1897 durch 2 hessische Mitglieder verstärkt worden; ferner sind in ihn auf Grund eines Gesetzes vom 15. Juni 1906 im ganzen 5 ausserpreussische Vertreter aus solchen Bundesstaaten aufgenommen worden, deren Gebiet von den Staatseisenbahnen durchzogen wird. Er zählt jetzt 47 Mitglieder und hat seit 1888 zu zahlreichen Verkehrsmassnahmen Stellung genommen. Erwähnt seien hiervon die Umgestaltung der Stückguttarife, der Rohstofftarif sowie die Tarife für Düngemittel, Brennstoffe, Eisenerze und lebende Tiere und die Personentarifreform des Jahres 1907. Ein erfreuliches Zeugnis für die verständnisvolle Mitarbeit des Landeseisenbahnrats ist es, dass die Staatseisenbahnverwaltung in fast allen Fällen den Gutachten des Landeseisenbahnrats beitreten konnte.

Die Entwicklung des Personenverkehrs seit dem Jahre 1888 war mit mehrfachen Verbilligungen verbunden. Wenn auch bis zur Tarifreform des Jahres 1907 im allgemeinen an den alten Einheitssätzen festgehalten wurde, so gelangten doch zahlreiche Sonderermässigungen zur Einführung. Das Jahr 1890 brachte den billigen, höchstens die Selbstkosten deckenden Einheitssatz von 1 Pfennig für das Kilometer für alle Arbeiterfahrkarten, das Jahr 1895 den für die Handelswelt wichtigen einheitlichen Monatskartentarif. Diese Massnahmen, so bedeutsam sie an sich auch waren, enthielten aber keinen Fortschritt in der lange Jahre Publikum und Eisenbahn-

verwaltungen gleichmässig beschäftigenden Frage, wie die zahlreichen, sachlich grossenteils durchaus unbegründeten Verschiedenheiten der deutschen Personen- und Gepäcktarife zu beseitigen sein möchten. Insbesondere wurde darüber geklagt, dass die Zahl der Wagenklassen und die Einheitssätze der Fahrpreise in jedem Bahngebiet verschieden waren. In Norddeutschland wurde Freigepäck gewährt, in Süddeutschland dagegen nicht; andererseits waren die Gepäcksätze für zahlungspflichtige Sendungen im Norden höher als im Süden. Schnellzugzuschläge wurden in Preussen nur bei einfachen Fahrkarten, auf den übrigen Bahngebieten aber auch für Rückfahrkarten erhoben.

Das Verdienst, den ersten wirksamen Schritt zur Beseitigung dieser Ungleichmässigkeiten getan zu haben, gebührt der preussischen Staatseisenbahnverwaltung, die im Jahre 1901 die Geltungsdauer der ermässigten Rückfahrkarten allgemein auf 45 Tage ausdehnte. Durch diesen Schritt, dem sich die anderen deutschen Bahnen sehr bald anschlossen, wurden zahlreiche Sonderkarten mit verschiedener Geltungsdauer und mannigfachen Anwendungsbedingungen entbehrlich; auch wurde hierdurch erreicht, dass bis zu 75 % aller Reisenden Rückfahrkarten benutzten und so die ermässigte Taxe dieser Karten in Wirklichkeit zum normalen Fahrpreise wurde.

Im Jahre 1907 gelang es dann endlich, die deutschen Personen- und Gepäcktarife — unter Aufhebung der 45 tägigen Rückfahrkarten, aber im allgemeinen unter Zugrundelegung ihrer Taxen — auf die jetzige gemeinsame Grundlage zu stellen und eine im wesentlichen einheitliche Klasseneinteilung für ganz Deutschland mit gleichen Mindesteinheitssätzen durchzuführen. Das Ver-

schwinden der Rückfahrkarten brachte vor allem für das reisende Publikum den schätzbaren Vorteil, dass es jetzt nicht mehr zur Erlangung des billigsten Fahrpreises genötigt ist, sich von vornherein auch für die Rückreise zu binden. Für Preussen hatte die Neuordnung der Personenfahrpreise einen rechnungsmässigen Ausfall von 15,6 Millionen Mark zur Folge, der aber zum grössten Teil (bis auf 6½ Millionen Mark) durch Aufhebung des Freigepäcks sowie dadurch wieder eingebracht wurde, dass die Befreiung der Rückfahrkarten vom Schnellzugzuschlag fortfiel. Tatsächlich ist dieser Ausfall infolge der allgemeinen Verkehrszunahme niemals deutlich in die Erscheinung getreten. Selbst in den kritischen Jahren 1907 und 1908, in denen zahlreiche Reisende wegen der Tarifreform und noch mehr wegen der kurz zuvor eingeführten Fahrkartensteuer in niedrigere Wagenklassen abwanderten, trat zwar eine Verlangsamung der Zunahme, aber kein Rückgang der Personenverkehrseinnahmen ein.

Von 1888 bis 1911 stiegen die Anzahl der beförderten Personen von 208 auf 1159 Millionen oder um 457 %, die Zahl der Personenkilometer von nicht ganz 6 auf über 27 Milliarden oder um 354 %, die Einnahmen aus dem Personenverkehr von 190 auf 622 Millionen Mark oder um 228 %. Dagegen sind teils infolge der Tarifermässigungen, teils infolge der stärkeren Zunahme des Verkehrs in den niedrigen Klassen die Durchschnittseinnahme für eine Person (von 91 auf 54 Pf. oder um 40 %) und für ein Personenkilometer (von 3,19 auf 2,30 Pf. oder um 28 %) nicht unbeträchtlich gesunken.

Die Einnahmen aus der Gepäckbeförderung stiegen von 4,7 auf 19,2 Millionen Mark, die Einnahmen aus

Nebenerträgen, hauptsächlich infolge der Einführung der Bahnsteigsperre (1. Oktober 1893), von 0,5 auf 5,5 Millionen Mark.

Die Bahnsteigsperre hat sich für die ordnungsmässige Abwicklung des Verkehrs auf den Bahnsteigen der grossen Stationen sowie für die Sicherheit des Zugbegleitpersonals als ganz besonders nützlich erwiesen. Eine Prüfung der Fahrkarten von den Trittbrettern ist jetzt streng verboten. Unfälle des Personals infolge Abgleitens von diesen kommen daher fast gar nicht mehr vor. Von anderen Neuerungen, die teils mit der Tarifreform, teils neben ihr zur Erleichterung des Verkehrs eingeführt wurden, seien genannt: der Verkauf von Zuschlag- und Zusatzkarten in den D-Zügen, die Vermehrung der Abfertigungsmöglichkeiten in den direkten Verkehren, die durch den neuen Gepäckzonentarif herbeigeführte Vereinfachung der Gepäckabfertigung, die Ausgabe zusammengestellter Fahrscheinhefte für Reisen in einer Richtung, die formlose Fahrtunterbrechung und anderes mehr.

Im Güterverkehr sind die Normaltarife und die Güterklassifikation bereits seit 1877 allen deutschen Bahnen gemeinsam. Ihre Weiterbildung erfolgt, wie an anderer Stelle bereits mitgeteilt ist, unter Zuziehung von Vertretern der Verkehrsinteressenten in der ständigen Tarifkommission der deutschen Bahnen. Die dort seit 1888 beschlossenen Aenderungen brachten fast ausschliesslich Ermässigungen, indem zahlreiche Güter in billigere Tarifklassen versetzt wurden. Auch wurde eine verbilligte Klasse für bestimmte Stückgüter und eine ermässigte Eilgutklasse für leicht verderbliche Waren neu eingeführt. Praktisch noch wichtiger als die Normaltarife

Kaiser-Wilhelm-Brücke bei Müngsten

sind freilich die ermässigten Ausnahmetarife, von denen die fünf sogenannten „allgemeinen Ausnahmetarife", nämlich die Tarife für Holz des Spezialtarifs II, für geringwertige Massengüter (Erde, Kartoffeln, Rüben, Brennstoffe, Erze usw.), für rohe Kalisalze, für Düngekalk und für Wegebaustoffe, für den Verkehr von jeder nach jeder Station Geltung besitzen. Namentlich der zweite dieser Tarife, der sogenannte „Rohstofftarif", hat durch Erweiterung der Absatzmöglichkeiten der wichtigsten Rohstoffe die Verkaufskraft der Landwirtschaft gefördert sowie die Gestehungskosten der Industrie verbilligt und so für das Nationalvermögen grosse Werte geschaffen. Neben den allgemeinen gibt es zahlreiche besondere Ausnahmetarife, die den Zweck haben, die nationale Arbeit in einzelnen Wirtschaftsgebieten zu schützen und die Ein- und Ausfuhr den heimischen Interessen entsprechend zu beeinflussen. Vor allem hat die Begünstigung der Ausfuhr deutscher Erzeugnisse auf dem See- und Landwege mit dem Wachsen des deutschen Anteils an dem Verkehr auf dem Weltmarkt eine immer grössere Bedeutung erlangt. Daneben kommen als Ziele der Eisenbahntarifpolitik der Schutz der heimischen Erwerbszweige gegenüber dem Wettbewerb des Auslandes sowie die Pflege der Einfuhr für das Wirtschaftsleben des Inlandes notwendiger Auslandsartikel in Betracht.

Im ganzen sind seit 1888 rund 100 wichtigere Ausnahmetarife eingeführt worden. Für die Land- und Forstwirtschaft sind von besonderer Bedeutung die Ausnahmetarife für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenerzeugnisse, Düngemittel, Kartoffelfabrikate, Spiritus und Sprit zur Ausfuhr, Zucker zur Ausfuhr, Heu, Stroh, Häcksel, Torfstreu, Torfmüll, frisches Fleisch und

lebende Tiere. Auch muss hier der Notstandstarife aus den Jahren 1893, 1899, 1900, 1901, 1904, 1907, 1909, 1911 und 1912 gedacht werden. Den Bedürfnissen der Industrie dienen namentlich die Ausnahmetarife für Eisenerze, mineralische Brennstoffe, Eisen und Stahl, Steine, Spinnstoffe, Petroleum und andere Mineralöle usw. Auch hierunter befinden sich Notstandstarife, z. B. die Ausnahmetarife zugunsten der Eisenindustrie im Lahn-, Dill- und Sieggebiet. Welche Bedeutung die Ausnahmetarife für den Verkehr haben, zeigt die nachstehende Gegenüberstellung, die sich auf Ausnahmetarife für Wagenladungen von mindestens 10 t bezieht.

Jahr	Beförderte Tonnen	Anteil an der Gesamtmenge des Güterverkehrs	Gefahrene Tonnenkilometer	Anteil an der Gesamtleistung im Güterverkehr
1888	52695574	48,6 %	6446211979	48,8 %
1911	221348380	58,5 %	26532142681	61,6 %

Jahr	Einnahme	Anteil an der Gesamteinnahme des Güterverkehrs	Einnahme für	
			1 Tonne	1 tkm
			Mark	
1888	184785490	36,8 %	3,51	2,87
1911	664254876	43,9 %	3,00	2,50

Fasst man den ganzen Güterverkehr (einschliesslich Tierverkehr, Militärgut usw.) zusammen, so sind die Zahl der gegen Frachtberechnung gefahrenen Tonnen seit 1888 von 127 auf 378 Millionen oder um 197 %, die Zahl der Tonnenkilometer von 14,7 auf 43,1 Milliarden oder um 194 %, die Einnahme von 559 auf 1560 Millionen Mark oder um 179 % gestiegen. Dagegen sind — teils infolge von Detarifierungen in den ordentlichen Klassen der Normaltarife, teils infolge Einführung von Ausnahmetarifen — die Durchschnittseinnahmen sowohl für die Tonne (von 4,27 auf 4,00 Mark) als auch für das Tonnenkilometer (von 3,71 auf 3,51 Pfennig) gesunken.

Von besonderer Bedeutung ist im Güterverkehr neben der Tarifbildung die Verkehrsleitung. Klagen über unangemessenen Wettbewerb auf diesem Gebiete veranlassten im Jahre 1904 die preussische Eisenbahnverwaltung, mit den anderen deutschen Staatseisenbahnen Verhandlungen über Vereinfachung und Verbesserung der Verkehrsleitung anzubahnen. Diese Verhandlungen führten dazu, dass im Jahre 1905 unter billiger Berücksichtigung der Interessen der Einzelverwaltungen die Leitung des gesamten Güter- und Tierverkehrs der deutschen Bahnen unter dem Gesichtspunkt neugeregelt wurde, dass grundsätzlich der wirtschaftlich beste Weg — der nicht stets der kürzeste sein kann — zu wählen ist, und dass Umwege von über 20% der Länge oder 40% Frachtausfall als unwirtschaftlich ausgeschieden werden. Die hierdurch bewirkte planmässige Benutzung der betrieblich und wirtschaftlich richtigsten Leitungswege hat sich sowohl für die beteiligten Bahnen wie auch im öffentlichen Verkehrsinteresse als besonders nützlich erwiesen. An dem Ausbau dieser Leitungsvereinbarungen

wird fortgesetzt weitergearbeitet, und es darf gehofft werden, dass die Klagen über Wettbewerb und Umwegsbefahrung unter den deutschen Bahnen allmählich völlig verstummen werden.

Auch für den Güterverkehr mit dem Auslande haben die deutschen Staatseisenbahnen sich auf Anregung und unter Leitung Preussens verbunden, um die gemeinsamen Interessen gegen fremdländische Bahnen einheitlich zur Geltung zu bringen. Schon im Jahre 1886 wurde vereinbart, dass bei widerstreitenden Interessen im Verkehr mit dem Auslande keine deutsche Bahn zum Nachteil der anderen ein Sonderabkommen treffen dürfe, ohne vorher versucht zu haben, sich über eine das gemeinsame deutsche Interesse wahrende Regelung mit den anderen deutschen Bahnen zu verständigen. Zur Herstellung einer vollständigen Interessengemeinschaft im Güterverkehr ist dann schliesslich im Jahre 1909 die sogenannte Tarifgemeinschaft der deutschen Bahnen gebildet worden, der auch die deutschen Privatbahnen beigetreten sind. Im Verkehr mit Auslandsverwaltungen werden hiernach die Strecken der deutschen Bahnen wie ein einheitliches Netz behandelt. Namentlich gilt dies für die Herstellung der direkten Tarife, die Verkehrsleitung und die Frachtverteilung. In bezug auf die durch diesen Zusammenschluss sich ergebenden Vorteile haben sich die deutschen Bahnen einen billigen Ausgleich zugesichert. Einen ersten grossen Erfolg hat die Tarifgemeinschaft erzielt, als im Jahre 1909/10 aus Anlass der Verstaatlichung der grossen österreichischen Privatbahnen eine Neuregelung der Güterverkehre mit Oesterreich notwendig geworden war, und die österreichischen Staatseisenbahnen diesen Anlass auf Kosten einzelner deutscher, insbesondere der

süddeutschen Eisenbahnverwaltungen auszunutzen versuchten.

Ein weiteres Verkehrsgebiet, auf dem unter Preussens Führung durch ein einheitliches Zusammenwirken der deutschen Staatsbahnen grosse Erfolge erzielt worden sind, ist die Verteilung und Benutzung der Güterwagen. Hauptgrundsatz des am 1. April 1909 gegründeten Staatsbahnwagenverbandes ist, dass jede deutsche Staatsbahn die Wagen der anderen — von wenigen Spezialwagen abgesehen — wie die eigenen Wagen benutzen darf, und dass die einzelnen Bahnen verpflichtet sind, ihren Wagenpark der Entwicklung ihres Verkehrs entsprechend gleichmässig zu vermehren. Durch die Freizügigkeit der Wagen werden zahlreiche unnötige Leerläufe vermieden, auch ist die umständliche Wagenmietabrechnung beseitigt und der Rangierdienst vereinfacht worden. Wesentlich erleichtert wurde auch zum Vorteil der Verkehrtreibenden die Wagengestellung, die jetzt im Rahmen des Staatsbahnwagenverbandes nach denselben Grundsätzen erfolgt, die vorher schon in Preussen in der Praxis erprobt waren. Das ganze Gebiet des Verbandes ist in Verwaltungsbezirke geteilt, deren Wagenbureaus auf Grund täglicher telegraphischer Meldungen die Wagen auf die Bedarfsstellen verteilen. Den Ausgleich zwischen den Verwaltungsbezirken führen sogenannte Gruppenausgleichsstellen herbei, und den Ausgleich zwischen den letzteren bewirkt als oberste Wagenverteilungsstelle das Königliche Eisenbahn-Zentralamt in Berlin. Daneben ist ein regelmässiger allgemeiner Ablauf leerer, offener Wagen nach bestimmten Versandgebieten, insbesondere den Kohlenrevieren, eingerichtet. Wie gewaltig in den beiden Hauptindustrie-

revieren die Wagengestellung zugenommen hat, ergibt die nachstehende Uebersicht über die für den Arbeitstag durchschnittlich gestellten Wagen.

	1888	1911	Steigerung
Ruhr	9309	26 525	185 %
Oberschlesien .	3253	9 262	184,7%

Das Verhältnis der Leerfahrten zu den beladenen Fahrten hat sich ständig gebessert. Im Jahre 1888 kamen auf 1000 beladene noch 551 leere Achskilometer, im Jahre 1911 ist diese Zahl bis auf 403 zurückgegangen. Die durchschnittliche Nettolast für jede bewegte Güterwagenachse ist dagegen von 3,75 auf 4,40 t, d. h. um 17,3% gestiegen.

Auch auf dem Gebiete der Güterbeförderung haben die deutschen Bahnen unter Preussens Führung wesentliche Fortschritte zu verzeichnen. Durch die im Jahre 1898 zuerst systematisch durchgeführte Trennung des Nah- und Fernverkehrs ist die Geschwindigkeit der Güterbeförderung wesentlich erhöht worden. Geschlossene Züge verbinden, selbst auf grössere Entfernungen, die Erzeugungs- und Verbrauchsstätten der Massenartikel; Durchgangsgüterzüge sammeln die Wagenladungen und geschlossenen Stückgutladungen zwischen den wichtigeren Knotenpunkten des Verkehrs, während andererseits zur Bedienung des Nahverkehrs besondere Ortsgüterzüge, die auf allen Stationen halten, eingerichtet worden sind. Auf dem Gebiet der Stückgutbeförderung hat die Erfahrung gelehrt, dass es nicht nur für die bessere Wagenausnützung, sondern auch für die Schnelligkeit der Beförderung zweckmässig ist, die Stückgüter tunlichst anzusammeln und in geschlossenen

Sendungen nach den Zielstationen oder nach sorgfältig ausgewählten Umladestationen zu befördern, von wo sie dann auf die dem Nahverkehr dienenden sogenannten Stückgüterzüge übergehen.

Alles in allem bietet nach den vorstehend mitgeteilten Zahlen und Tatsachen die Entwicklung des Verkehrs der Staatseisenbahnverwaltung in den letzten 25 Jahren ein erfreuliches Bild. Auch lässt sich diese Entwicklung in ihren wichtigsten Phasen vielfach nicht trennen von der Geschichte der anderen deutschen Staatsbahnen und zeigt so auf das deutlichste, wie eng und freundschaftlich — dem Geiste der Reichsverfassung entsprechend — die Beziehungen der deutschen Staatsbahnen zueinander geworden sind.

VII. Finanzwirtschaft.

Ein Unternehmen von dem Umfang und der räumlichen Ausdehnung der Staatseisenbahnverwaltung bedarf, wenn Ordnung und Sparsamkeit herrschen sollen, einer bis ins kleinste geregelten Finanzwirtschaft. Auch müssen Kassen- und Rechnungswesen so einfach und durchsichtig als möglich sein.

Es war daher ein Fortschritt, als im Jahre 1895 zugleich mit der Neuordnung der Verwaltung (vgl. S. 16) für den Eisenbahnetat ein vereinfachtes Schema eingeführt wurde, das es ermöglichte, die frühere umständliche, auf die Bedürfnisse der Statistik allzusehr Rücksicht nehmende Buch- und Rechnungsführung von Grund aus umzugestalten. Daneben wurde in der Folge auch das eigentliche Kassengeschäft durch weitgehende Einführung des Giroverkehrs mit der Reichsbank und neuer-

dings des Postüberweisungs- und Postscheckverkehrs soweit als möglich vereinfacht.

Alle Vorschriften auf dem Gebiete des Etat-, Kassen- und Rechnungswesens sind jetzt in einem umfangreichen Werk, der „Finanzordnung der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung“ zusammengefasst, das seit seinem Entstehen schon zwei Neuauflagen (die letzte im Jahre 1910) erlebt hat, und dessen Inhalt in mancher Beziehung für andere Ressorts, ja, sogar für Staatsbetriebe in anderen deutschen Bundesstaaten und im Ausland, vorbildlich geworden ist. Für die Staatseisenbahnverwaltung selbst hat das Werk den dauernden Vorteil, dass es in einfacher und klarer Sprache eine umfassende Darstellung ihres gesamten Finanzwesens bringt und so das Verständnis der Beamten für diesen wichtigen Dienstzweig ständig vertieft und erweitert.

Ein bedeutsames Ereignis auf dem Gebiete der Finanzwirtschaft war die Gründung der am 1. April 1897 in Kraft getretenen preussisch-hessischen Eisenbahn-Betriebs- und -Finanzgemeinschaft. Sie hatte zur Folge, dass seither die durch die Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn wesentlich erweiterten hessischen Staatseisenbahnen auf Grund eines einheitlichen, im preussischen Staatshaushalt mitenthaltenen Etats von Preussen mitverwaltet und die Betriebsüberschüsse alljährlich nach einem vertraglich festgesetzten Massstab unter beide Bundesstaaten verteilt werden. Diese Ueberschüsse haben sich zum Vorteil der beiden Beteiligten günstig entwickelt; insbesondere ist dem Grossherzogtum Hessen aus der Verschmelzung der schätzbare Nutzen erwachsen, dass seine Bahnlinien als Bestandteil eines grossen und einheitlich geleiteten Bahnunternehmens dauernd



Hohenzollernbrücke Cöln

einen Gewinn abwerfen, den ein kleines Staatsbahnnetz für sich allein niemals hätte erzielen können. Weiterhin hat sodann die preussisch-hessische Gemeinschaft mit Wirkung vom 1. Oktober 1902 auch die Verwaltung der Preussen, Hessen und Baden gemeinsam gehörenden und bis dahin selbständig verwalteten Main-Neckar-Bahn übernommen.

Wohl die wichtigste Frage für die Finanzwirtschaft der preussischen Staatseisenbahnen ist aber ihr Verhältnis zu den allgemeinen Staatsfinanzen. Dieses Verhältnis hat sich ganz anders entwickelt, als man zu Beginn der grossen Eisenbahnverstaatlichung im Jahre 1878 erwartet hat. Anstatt eine Gefahr für das wirtschaftliche Gleichgewicht des Staates zu werden, wie man damals befürchtete, sind die Staatseisenbahnen, obwohl sie von den verantwortlichen Stellen durchaus als Verkehrsunternehmen, nicht als Einnahmequelle angesehen und verwaltet wurden, durch ihre glänzenden Ueberschüsse von Jahr zu Jahr mehr das „Rückgrat" der Staatsfinanzen geworden. Mit ihren hohen Erträgen haben sie in erster Linie zu der reichen Ausstattung des Staatshaushalts in den letzten 25 Jahren beigetragen und eine dauernde erfreuliche Befestigung der Finanzkraft des Preussischen Staates herbeigeführt. Dabei war es aber nicht zu vermeiden, dass die Staatseisenbahnen zu wiederholten Malen von Rückschlägen des Wirtschaftslebens betroffen wurden, die grosse Einnahmeschwankungen hervorriefen und auf das Gleichgewicht der Staatsfinanzen äusserst empfindlich einwirkten.

Um diesem Uebelstande abzuhelfen, ist durch das Gesetz vom 3. Mai 1903 über die Bildung eines Aus-

gleichsfonds für die Eisenbahnverwaltung bestimmt worden, dass die nach der Jahresrechnung im Staatshaushaltsetat jeweils sich ergebenden Ueberschüsse bis zur Höhe von 200 Millionen Mark zur Bildung eines Ausgleichsfonds für solche Jahre verwandt werden sollen, in denen sich Fehlbeträge ergeben. Auf diese Weise sind in den Jahren 1903 bis 1906 annähernd 155 Millionen Mark dem Ausgleichsfonds zugeführt worden. Davon sind indessen kraft einer anderen Bestimmung des genannten Gesetzes rund 104½ Millionen zur Einrichtung und Ergänzung eines Dispositionsfonds der Eisenbahnverwaltung bis zur Höhe von jährlich 30 Millionen Mark gebraucht worden. Die Folge hiervon war, dass der Rest von 50½ Millionen Mark, als der wirtschaftliche Niedergang des Jahres 1907 einen grossen Ausfall verursachte, nicht ausreichte, um den Fehlbetrag in der Rechnung des Staatshaushalts zu decken. Auch konnten in den beiden nächsten Jahren (1908 und 1909) dem Ausgleichsfonds Mittel nicht mehr zugeführt werden.

Dieses Ergebnis drängte daher zu einer anderen, tiefer greifenden Regelung, die durch den Etat für das Rechnungsjahr 1910 — zunächst versuchsweise auf fünf Jahre — eingeführt worden ist. Danach ist die Auffüllung des Ausgleichsfonds nicht mehr auf die Ueberschüsse beschränkt, die sich in der Rechnung des Staatshaushalts über den Etatanschlag hinaus wirklich ergeben, sondern es wird diesem Fonds durch den Etat selbst derjenige Teil der Eisenbahnüberschüsse zugeführt, der mehr als 2,10% des statistischen Anlagekapitals der Staatseisenbahnverwaltung beträgt. Ausserdem ist das Extraordinarium des Eisenbahnetats unter Ueberweisung eines Teiles seiner werbenden Ausgaben auf den Anleiheweg

auf einen bestimmten Betrag (in der Regel 1,15% des statistischen Anlagekapitals, mindestens aber 120 Millionen Mark jährlich) festgesetzt worden. Auf diese Weise konnten unter Ausnutzung der günstigen Wirtschaftslage in den Jahren 1910 und 1911 rund 233½ Millionen Mark dem Ausgleichsfonds zugeführt werden. Davon sind nach Abzug von 29½ Millionen Mark, die zur Verstärkung des Dispositionsfonds abgegeben wurden, zurzeit noch rund 204 Millionen Mark vorhanden, so dass die Finanzwirtschaft des Preussischen Staats, wie gehofft werden darf, in Zukunft gegen die Schwankungen der Eisenbahneinnahmen ausreichend gewappnet ist.

Welchen ausserordentlichen Aufschwung die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen seit dem Jahre 1888 genommen haben, ergibt die nachstehende, durch eine graphische Darstellung ergänzte Tabelle (S. 61 u. 62).

Wenn, wie aus diesen Angaben hervorgeht, trotz glänzender Ergebnisse die Betriebsausgaben erheblich stärker gewachsen sind als die Betriebseinnahmen, so dass der Betriebskoeffizient seit 1888 um mehr als 10% gestiegen ist, so erklärt sich diese Erscheinung zur Genüge sowohl aus der Steigerung aller Materialpreise als auch aus der Fürsorge, die die Verwaltung durch Tarifermässigungen im Personen- und Güterverkehr der Allgemeinheit sowie durch Erhöhung der Beamtenbesoldungen und Arbeitslöhne ihren Bediensteten erwiesen hat.

Wie es der Verwaltung gelungen ist, das Verhältnis zwischen Anlagekapital und Eisenbahnschuld günstiger zu gestalten, und wie die Ueberschüsse im Ordinarium des Eisenbahnetats verwendet wurden, ist aus den nach-

stehenden Zahlen bzw. der auf S. 63 befindlichen graphischen Darstellung zu entnehmen.

Es betrugen	am Ende des Jahres		mithin Ende 1911 gegen 1888	
	1888	1911	mehr	mehr in %
	Millionen Mark			
das statistische Anlagekapital der preussischen Staatseisenbahnen . .	6094,2	11143,8	5049,6	82,86
die Eisenbahnschulden .	5443,5	7186,7	1743,2	32,02

Es betrugen	im Jahre 1888	im Jahre 1911	mithin in 1911 gegen 1888 mehr	mithin in 1911 gegen 1888 mehr in %
	Millionen Mark			%
die Betriebseinnahmen .	789,9	2347,3	1557,4	197,16
die Betriebsausgaben .	430,3	1531,0	1100,7	255,80
der Betriebsüberschuss .	359,6	816,3	456,7	127,00
das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen (Betriebskoeffizient) .	54,48 %	65,23 %	10,75 %	—
die Rente (Verzinsung des Anlagekapitals) .	5,95 %	7,20 %	1,25 %	—
der Ueberschuss im Ordinarium (ohne Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschulden)	359,6	798,3	438,7	122,00
die Aufwendungen zur Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschulden	255,9	300,9	45,0	17,58
der Zuschuss im Extraordinarium (einmalige und ausserordentliche Ausgaben)	12,1	115,3	103,2	852,89
der Reinüberschuss . .	91,6	382,1	290,5	317,14
Dieser Reinüberschuss ist verwendet worden:				
a) für allgemeine Staatszwecke	25,5	219,8	194,3	761,96
b) zur ausserordentlichen Schuldentilgung .	66,1	—	96,2 (b und c)	145,54 (b und c)
c) zur Verstärkung des Ausgleichsfonds . .	—	162,3		

Betriebseinnahmen, Betriebsausgaben u. Betriebsüberschuß der preußischen, von 1897 ab der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

im Jahre

1888

1893

1898

1903

1908

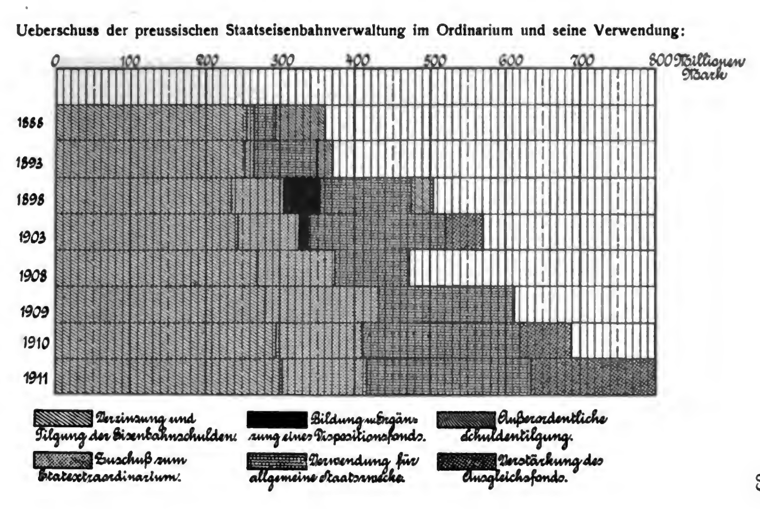
1909

1910

1911

Millionen Mark

Ueberschuss der preussischen Staatseisenbahnverwaltung im Ordinarium und seine Verwendung:



B. Die Privateisenbahnen.

In einem Lande mit ausgesprochenem Staatsbahnsystem wie dem Königreich Preussen ist für Privateisenbahnen nur wenig Raum. Trotzdem haben auch sie in dem beschränkten Umfange, in dem sie sich entwickeln konnten, manches zur Hebung der Volkswohlfahrt beigetragen.

Die Genehmigung zum Bau einer Eisenbahn wird in Preussen einem Privatunternehmer nur dann erteilt, wenn das Bedürfnis einer Schienenverbindung zwar anerkannt, ihre Einbeziehung in das Staatsbahnnetz zurzeit aber nicht für notwendig gehalten wird. Alsdann werden dem Unternehmer in der zu erteilenden landesherrlichen Konzession diejenigen Auflagen gemacht, die im Interesse des Verkehrs und der Landesverteidigung sowie als Gewähr einer gesicherten Finanzierung und geordneten Verwaltung für erforderlich gehalten werden. Auch enthalten die Konzessionen neuerdings meist den Vorbehalt, dass der Staat schon vor Ablauf der gesetzlichen Frist von 30 Jahren — in der Regel nach 10 oder 15 Jahren — das Recht hat, das Eisenbahnunternehmen zu erwerben.

Das Baukapital pflegt durch Ausgabe von Aktien beschafft zu werden. Sollen Schuldverschreibungen auf den Inhaber ausgegeben oder ein Darlehn aufgenommen werden, so müssen Verzinsung und Tilgung der Schuld



Hochbrücke über den Kaiser-Wilhelm-Kanal

durch leistungsfähige inländische öffentliche Körperschaften gewährleistet werden. Wesentlich erleichtert hat die Geldbeschaffung das Gesetz über die Bahneinheiten vom 11. Juni 1902, durch das es möglich geworden ist, die Gesamtheit der in einem Bahnunternehmen vereinigten Vermögenswerte als selbständige Einheit (Bahneinheit) zu verpfänden.

Im Jahre 1888 waren in Preussen rund 2414 km Privateisenbahnen vorhanden. Seit dieser Zeit sind bis Ende 1912 rund 2355 km neu konzessioniert worden. Andererseits hat der Staat inzwischen rund 1876 km[1]) erworben, während 145 km in Kleinbahnen umgewandelt oder zwar genehmigt, aber nicht ausgeführt worden sind.

Zurzeit sind noch rund 2748 km Privatbahnen in Preussen vorhanden. Davon werden 246 km als Hauptbahnen, 2127 km als vollspurige und 325 km als schmalspurige Nebenbahnen betrieben. Ausserdem sind 14 km Hauptbahnen und 36 km Nebenbahnen in Bau oder zum Bau vorbereitet.

Insoweit der Bau von Privateisenbahnen geeignet war, die wirtschaftliche Lage zurückgebliebener Landesteile mit vorwiegend landwirtschaftlichen Betrieben zu heben, hat der Staat, wenn die beteiligten Kreise, Gemeinden und Privatpersonen das erforderliche Kapital nicht allein aufzubringen vermochten, nicht selten staatliche Beihilfen zur Verfügung gestellt. Im ganzen ist auf diese Weise seit dem Jahre 1888 der Bau von rund 294 km Privateisenbahnen mit einer Gesamtaufwendung von 6,1 Millionen Mark aus Staatsmitteln gefördert worden.

[1]) Ausserdem hat Preussen seit 1888 in anderen deutschen Bundesstaaten rund 460 km Privateisenbahnen erworben.

Die Verzinsung des zurzeit etwa 262 Millionen Mark betragenden Anlagekapitals der Privateisenbahnen ist eine sehr verschiedene. Während einige, namentlich kleinere Unternehmen überhaupt keinen Gewinn abwerfen, ja, nicht einmal immer die vorgeschriebenen Rücklagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds machen können, haben andere erhebliche Dividenden, bis zu 14%, verteilt.

Die staatliche Aufsicht über die Privatbahnen, die früher von dem Königlichen Eisenbahnkommissariat in Berlin wahrgenommen wurde, wird seit dem 1. April 1895 unter der Oberaufsicht des Ministers der öffentlichen Arbeiten von den Eisenbahndirektionspräsidenten als Königlichen Eisenbahnkommissaren ausgeübt.

C. Die Kleinbahnen.

In allen europäischen Ländern mit hochentwickeltem Eisenbahnwesen hat die Erfahrung gelehrt, dass es auf die Dauer nicht möglich ist, die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs nur durch die das allgemeine Eisenbahnnetz bildenden Haupt- und Nebeneisenbahnen zu befriedigen. Denn der Bau und Betrieb solcher Eisenbahnen ist zu teuer, um mit ihnen verkehrsschwächere Gebiete erschliessen und an den allgemeinen Verkehr angliedern zu können. Es bedarf hierzu vielmehr eines Netzes einfacher und billiger Bahnanlagen, denen gegenüber auf alle Anforderungen verzichtet wird, auf die ohne Schädigung des Gemeinwohls bei Bahnen von ausschliesslich örtlichem Interesse verzichtet werden kann.

In Preussen ist diesem Bedürfnis durch das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom

28. Juli 1892 Rechnung getragen worden. Dieses Gesetz, das am 1. Oktober 1892 in Kraft getreten ist, hat den Bau und Betrieb sowie die Finanzierung solcher Bahnen von untergeordnetster Bedeutung derart erleichtert, dass es heutzutage in Preussen kaum noch Gebiete gibt, die eines Anschlusses an den allgemeinen Verkehr völlig entbehren.

Zu den Kleinbahnen im Sinne des Gesetzes gehören auch die Strassenbahnen, deren grossartige Entwicklung Hand in Hand gegangen ist mit der praktischen Verwertung der Elektrizität und mit dem mächtigen Aufschwung, den die grösseren Städte des Preussischen Staates in den letzten 25 Jahren genommen haben. Zur Zeit des Inkrafttretens des Kleinbahngesetzes betrug die Länge der Strassenbahnen in Preussen 876 km; dagegen beträgt sie jetzt (einschliesslich der Untergrundbahnen Berlins) rund 3450 km, ist also während der zwanzigjährigen Geltungsdauer des Gesetzes um rund 290 v. H. gewachsen. Das in Strassenbahnen angelegte Baukapital, das sich im Jahre 1902 auf nur 483 Millionen Mark belief, hat zu Beginn des Rechnungsjahres 1912 die stattliche Höhe von 878 Millionen Mark erreicht.

Während die Entwicklung der Strassenbahnen im wesentlichen sich ohne Unterstützung des Staates vollzog, wurde und wird eine solche den übrigen, d. h. den sogenannten nebenbahnähnlichen Kleinbahnen gewährt, die — den Eisenbahnen vergleichbar, wenn auch innerhalb kleinerer Grenzen — einen Personen- und Güterverkehr von Ort zu Ort vermitteln. Um diese Art von Kleinbahnen so wenig als möglich zu belasten und ihre gedeihliche Entwicklung zu fördern, wird ihnen bei ihrem Anschluss an das Staatsbahnnetz in weitestem Umfang (bei der Geländeverpachtung, bei der Ueber-

nahme von Leistungen auf den Anschlussstationen, durch Einstellung der Kleinbahngüterwagen in den Staatsbahnwagenpark, durch Kürzung der Staatsbahnabfertigungsgebühr im Güterübergangsverkehr usw.) entgegengekommen. Ausserdem führte die Erkenntnis, dass in verkehrsarmen Landesteilen eine Entwicklung des Kleinbahnwesens ohne unmittelbare staatliche Hilfe nicht möglich sei, dazu, in den Gesetzen, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatsbahnnetzes, auch Mittel zur Förderung des Baus von Kleinbahnen zur Verfügung zu stellen. Im ganzen sind auf diesem Wege bis jetzt rund 120 Millionen Mark bewilligt worden.

In ähnlicher Weise haben sich die Provinzen und Kreise der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen angenommen; insbesondere haben die Kreise in richtiger Erkenntnis der mittelbaren und unmittelbaren Vorteile, die ihnen diese Bahnen bringen, ihren Bau häufig selbst in die Hand genommen.

Bei Inkrafttreten des Gesetzes vom 28. Juli 1892 waren nur 11 als nebenbahnähnliche Kleinbahnen anzusehende Unternehmen mit insgesamt 159,10 km Betriebslänge vorhanden, während am 31. März 1912 rund 10154 km nebenbahnähnliche Kleinbahnen mit einem Anlagekapital von über 640 Millionen Mark im Betrieb oder wenigstens genehmigt waren. Es ist also gelungen, durch wohlangebrachte Verwendung staatlicher Beihilfen zum Segen der verkehrsärmsten Landesteile eine Entwicklung hervorzurufen, die die kraftvolle Entwicklung des preussischen Staatseisenbahnnetzes harmonisch ergänzt.

Druck von J. S. Preuss, Kgl Hofbuchdr., Berlin S. 14, Dresdenerstrasse 43


Princeton University Library
32101 066879527

